



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 140]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 16, 2003/भाद्र 25, 1925

No. 140]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 16, 2003/BHADRA 25, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 सितम्बर, 2003

सं. टीएमपी/16/2003-बीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करतै हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार विशाखापट्टणम पत्तन में अपने कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्कों के निर्धारण हेतु विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीसीटीपीएल) के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएमपी/16/2003-बीपीटी)

विशाख कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीसीटीपीएल)

.....

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2003 के 10वें दिन पारित किया गया)

यह मामला विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (बीपीटी) में अपने कंटेनर के प्रशुल्क निर्धारण हेतु विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीसीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 बीसीटीपीएल और बीपीटी के बीच 11 सितम्बर, 2002 को एक रियायत और लाइसेंस करार (सीएलए) पर हस्ताक्षर किए गए थे, ताकि बीओटी आधार पर तीस वर्ष के लिए विशाखापट्टणम पत्तन के बाहरी बंदरगाह में एक बहुद्देशीय बर्थ को कंटेनर टर्मिनल के रूप में विकसित किया जा सके।

2.1. वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित प्रमुख मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) यह आशा की जाती है कि प्रचालन की शुरुआत से लेकर 5 वर्ष तक के लिए 15 मूव प्रति बर्थ घंटा दिए जाएंगे और उसके बाद सीएलए की शर्तों के अनुसार 30 मूव प्रति बर्थ घंटा दिए जाएंगे ।
- (ii) तृतीय चरण में जब थ्रुपुट 1,00,000 टीईयू पहुंच जाता है, तब सीएलए की शर्तों के अनुसार कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर स्थापित किए जाएंगे । तथापि, व्यापार जगत को बेहतर सेवाएं प्रदान करने के लिए इसने वाणिज्यिक प्रचालन की शुरुआत के पहले वर्ष से ही दो क्वे-स्थल गेन्द्री क्रेन प्रदान करने की योजना बनाई है ।
- (iii) कुल निवेश 105.72 करोड़ रुपए होने का अनुमान है, ऋण-इक्विटी अनुपात 63:37 माना गया है ।
- (iv) विनिमय दर में कोई घटबढ़ नहीं मानी गई है । मरम्मतों और रख-रखाव के लिए 5%, ईंधन के लिए 8% और कर्मचारी खर्चों के लिए 10% का वार्षिक वृद्धि कारक माना गया है ।
- (v) सीएलए की शर्तों के अनुसार प्रचालन के पहले और दूसरे वर्ष में वीपीटी को देय रॉयल्टी 50.00 रुपए प्रति टीईयू है और इस भुगतान को प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्तुत वित्तीय विवरण में शामिल किया गया है । यदि यह मद प्रशुल्क निर्धारण हेतु अनुमत्य लागत के रूप में नहीं मानी जाती है, तब अधिशेष उस सीमा तक कम होगा और इससे निवेश पर आय भी कम हो जाएगी । इसलिए, इसने वीपीटी को रॉयल्टी के भुगतान को प्रशुल्क के परिकलन के लिए लागत की अनुमत्य मद के रूप में मानने का अनुरोध किया है, जैसाकि एनएसआईसीटी के मामले में किया गया था ।
- (vi) प्रस्तावित प्रशुल्कों पर क्षमता उपयोग से संबद्ध 20% की दर पर इक्विटी पर आय मानने के बाद भी वित्तीय विवरण वर्ष 2003-04 के लिए 20.97 करोड़ रुपए और वर्ष 2004-05 के लिए 19.4 करोड़ रुपए का घाटा दर्शाते हैं ।

3. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार वीसीटीपीएल का दिनांक 20 फरवरी, 2003 का प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था ।

4. उपर्युक्त प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां वीसीटीपीएल को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं । इसके प्रत्युत्तर में वीसीटीपीएल ने निम्नलिखित प्रमुख टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं :-

- (i) कोई भी कंटेनर टर्मिनल तटीय कंटेनरों के लिए प्रशुल्क में अलग से रियायत प्रदान नहीं करता और इसलिए, इसका तटीय कंटेनरों के लिए कोई विशेष रियायत देने का विचार नहीं है ।

- (ii) शंट-आऊट प्रभार मूलतः दंडात्मक प्रभार हैं, ताकि टर्मिनल पर स्वस्थ ~~व्यक्तियों~~ को प्रोत्साहित किया जा सके और सुचारु प्रचालन में आने वाली अनावश्यक बाधाओं से बचा जा सके । प्रस्तावित प्रभार जैएनपीटी और एनएसआईसीटी में लागू प्रभार से बहुत कम है ।
- (iii) सीसीटीएल द्वारा प्रहस्तन की जा रही मात्रा, इसके द्वारा पूर्वानुमानित थ्रुपुट से काफी अधिक है । इसलिए, प्रस्तावित क्वे-क्रेन प्रभार सीसीटीएल प्रशुल्क की तुलना में अधिक दिखाई देता है ।
- (iv) मरम्मत और रख-रखाव लागत अधिक जान पड़ती है और आरंभिक वर्षों में कम थ्रुपुट पूर्वानुमान के कारण यह राजस्व का लगभग 40% बैठती है ।
- (v) यह बेहतर उत्पादकता और पोतों का तीव्र आवागमन प्रदान करना चाहता है, जिसकी निजीकरण प्रक्रिया से वास्तव में आशा की जाती है । इसके मददेनजर वाणिज्यिक प्रचालन के प्रथम चरण से आरएमक्यूजीसी जैसे प्रहस्तन उपस्कर को स्थापित करने का सचेत निर्णय लिया गया था ।
- (vi) वीपीटी में कंटेनर प्रहस्तन की वर्तमान लागत की प्रस्तावित प्रशुल्क से तुलना नहीं की जा सकती, क्योंकि इसने काफी निवेश किया है, ताकि मूल्यवर्धित सेवाएं प्राप्त हो सकें और उत्पादकता का स्तर बढ़ सके ।

5.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक समीक्षा करने और वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना की जांच-पड़ताल के आधार पर उनसे विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । इसके प्रत्युत्तर में वीसीटीपीएल ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है । कुछ प्रमुख मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) यद्यपि रियायत लाइसेंस करार (सीएलए) के अनुसार उपस्कर को तीसरे फेज, जब थ्रुपुट स्तर 1,00,000 टीईयू तक पहुंचता है, में चालू किया जाना प्रत्याशित है, फिर भी उसने व्यापार को बेहतर सेवाएं प्रदान करने के लिए वाणिज्यिक प्रचालन के प्रथम वर्ष से ही दो क्वे-स्थल गैट्री क्रेन की व्यवस्था की है । उपलब्ध गोदी की लंबाई, प्रारंभ में प्रदान किए गए बैक-अप स्थान तथा कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के साथ टर्मिनल की वर्तमान क्षमता 1,00,000 टीईयू आंकलित की गई है ।
- (ii) वीसीटीपीएल में प्रति टीईयू विद्युत की लागत सीसीटीएल और एनएसआईसीआईटी की अपेक्षा अन्य दो टर्मिनलों की तुलना में निम्न यातायात पूर्वानुमानों के कारण अधिक है ।
- (iii) प्रबंध व्यय व्यापार आकर्षित करने के लिए प्रथम पांच वर्षों की प्रारंभिक अवधि के लिए खर्च किया जाने वाला अतिरिक्त विपणन व्यय है । इसमें लघु वीडियो फिल्म, वेबसाइट सृजन, प्रदर्शनियों के लिए व्यापक यात्रा आदि पर आने वाली लागत शामिल होती है । यह पूर्वानुमानित थ्रुपुट प्राप्त करने के लिए प्रारंभ होने वाले टर्मिनल के लिए अपरिहार्य लागत है और इसलिए इसे इसके अनुमानों के अनुसार माना जाना चाहिए । इस व्यय को आस्थगित राजस्व व्यय के रूप में नहीं माना जाना चाहिए ।
- (iv) बैक-अप स्थान के लिए किराए का परिकलन वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार 1,30,000 वर्गमीटर के बैक-अप क्षेत्रफल पर 4.05 रुपए प्रति वर्गमीटर की दर से किया जाता है ।
इसके अतिरिक्त, वीपीटी ने प्रीमियम के रूप में एक वर्ष के किराए तथा साथ ही जमानत राशि के रूप में अर्थात् 113.51 लाख रुपए एक वर्ष के किराए की मांग की है, जिसे उसके द्वारा प्रतिवादाधीन अदा किया गया है । तथापि, प्रतिवादाधीन वीपीटी को अदा किए गए प्रीमियम और जमानत राशि के प्रभाव पर वित्तीय विवरण में विचार नहीं किया गया है ।
- (v) भूमि और इमारत की लागत के अनुमानों का आंकड़ा प्रस्तुत किया गया है, यद्यपि अपने अनुमानों के समर्थन में कोई लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया है ।
- (vi) टर्मिनल में प्रदान किए गए आरएमक्यूजीसी और आरटीजीसी जैसे कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पुराने उपस्कर हैं और इसलिए ये गारंटी/वारंटी द्वारा शामिल नहीं किए हैं । हमारे द्वारा सीएलए में निर्दिष्ट शर्तों को ध्यान में रखते हुए

अनुरक्षण अनुमान को संशोधित करने के लिए उठाए गए प्रश्न पर इसने स्पष्ट किया है कि सीएलए में अनुरक्षण लागत के लिए दर्शाई गई प्रतिशतता नए उपस्कर के लिए है। चूंकि, उसके द्वारा प्रारंभिक चरण में प्रदान किए गए उपस्कर पुराने हैं, इसलिए अनुरक्षण लागत उपस्कर की लागत का 5% माना गया है। घाट का अनुरक्षण भी लाइसेंसधारी द्वारा किया जाना है और इसलिए इस लागत घटक पर भी वित्तीय विवरण में विचार किया गया है।

- (vii) ब्यौरेवार लागत-निर्धारण कार्यविधियों के अभाव में कार्यकलाप-वार लागत निर्धारण प्रस्तुत करना संभव नहीं है। इस सूचना को प्रथम वित्तीय वर्ष के परिणामों के बाद संकलित किया जाएगा।
- (viii) प्रारंभिक व्यय का शोधन इसके द्वारा दस वर्षों की अवधि में किया गया है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा यथावर्णित अगर इस व्यय का शोधन संपूर्ण रियायती अवधि में किया जाता है तो प्रशुल्क के प्रस्ताव पर उसका प्रभाव केवल सीमांतिक होगा।
- (ix) चूंकि, खतरनाक और अधिक बड़े आकार वाले कंटेनरों को कम मात्रा के बावजूद सक्षम प्राधिकारियों द्वारा निर्धारित सुरक्षा मानकों की पूर्ति के लिए विशेष सुविधाओं और बड़े भंडारण स्थान की आवश्यकता होती है। इसलिए, 50% प्रीमियम लगाना प्रस्तावित है। अगर अन्य टर्मिनल प्रचालकों के साथ एकरूपता बनाए रखने के लिए प्राधिकरण द्वारा इसे 25% तक कम कर दिया जाता है, तो वह स्वीकार्य है।
- (x) आईसीडी कंटेनरों के लिए दर अतिरिक्त लदान/उत्तराई प्रचालन और शामिल एक अतिरिक्त दुलाई को ध्यान में रखते हुए सामान्य कंटेनरों से 100% अधिक होना चाहिए था। तथापि, व्यापार को आकर्षित करने के लिए इसे कंटेनर यार्ड से/तक दुलाई के लिए दरों से 50% अधिक पर निर्धारित किया गया है।
- (xi) इसका आशय सीसीटीएल और पीएसएसिकाल में यथा निर्धारित प्रारंभिक कुछ वर्षों में यानान्तरण कंटेनरों के लिए कोई रियायत देना नहीं है और इसलिए यातान्तरण कंटेनरों के लिए प्रभार सामान्य आयात/निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभारों से लगभग दुगुने पर निर्धारित किया जाता है।
- (xii) पोतों के आने-जाने की अवधि 40% कम हो जाएगी और इसी प्रकार उत्पादकता स्तर मौजूदा मानकों की तुलना में 40% बढ़ जाएगा। संकल्पित उपस्कर के प्रयोग से उत्पादकता स्तर में यह वृद्धि प्रस्तावित प्रशुल्क को उचित ठहराती है।

5.2. वीपीटी से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। हमारे प्रश्नों के प्रत्युत्तर में वीपीटी ने संगत सूचना प्रस्तुत की है। कुछ मुख्य बातों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) 1,64,500 वर्गमीटर आकार वाले बैक-अप क्षेत्र को सीमाशुल्क क्षेत्र (अभी भी सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित किया जाना है) के अधीन बीओटी लाइसेंसधारी को पट्टे पर दिया गया है। 1,64,500 वर्गमीटर के क्षेत्र के लिए वार्षिक पट्टा किराया महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अपने दरों के मान में निर्धारित दर के अनुसार खुले चट्टे वाले स्थान के लिए प्रति पंद्रह दिन प्रति 100 वर्गमीटर 181.10 रुपये के पट्टा किराए को लागू करते हुए 74.47 लाख रुपये बैठता है।
- (ii) इसने पुष्टि की है कि वीसीटीपीएल ने लागू भूमि पट्टा करार के अनुसार पत्तन को देय गैर-वापसी योग्य प्रीमियम के रूप में एक वर्ष के भूमि पट्टा किराए और वापसी योग्य जमानत राशि के रूप में एक वर्ष के भूमि पट्टा किराए के वित्तीय प्रभाव पर विचार नहीं किया है।
- (iii) कंटेनर टर्मिनल की आंकलित क्षमता लगभग 2,40,000 टीईयू (अंतिम) है और इसके 11वें वर्ष में इस स्तर तक पहुंच जाने की प्रत्याशा है।

5.3. तथापि, वीपीटी ने विशेष रूप से अनुरोध किए जाने के बावजूद इसे वीसीटीपीएल को सौंपने के समय भूमि और इमारत की लागत और कंटेनर टर्मिनल की आंकलित क्षमता पर अपनी टिप्पणी नहीं दी है।

6. इस मामले में विशाखापत्तणम में वीपीटी के परिसर में दिनांक 8 मई, 2003 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में वीसीटीपीएल, वीपीटी और संबंधित प्रयोक्ता ने अपने अनुमति प्रस्तुत किए थे।

7.1. जैसाकि, संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, वीसीटीपीएल से स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि पूर्ण लागत आधारित प्रशुल्क की बजाय बाजार दरों पर आधारित संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने और प्रस्ताव पर अंतिम निर्णय लिए जाने तक अंतरिम दरें निर्धारित करने के लिए वीपीटी, एससीआई और सीएसएलए के साथ एक सहमति प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए सीएलए में उपबंधों के विपथन में उपस्करों में किए गए निवेश पर आय की अनुमति क्यों दी जानी चाहिए।

7.2. वीसीटीपीएल और वीपीटी ने सीएलए के उपबंधों और संयुक्त सुनवाई के दौरान उभरे नीचे सारांश दिए गए अन्य मुद्दों पर विपथन में वीसीटीपीएल द्वारा किए गए निवेश के संबंध में स्पष्टीकरण प्रस्तुत कर दिया है :-

वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण

- (i) दो क्वे-क्रेनों पर किए गए निवेश में कोई विपथन नहीं है; यह सीएलए में निर्दिष्ट शर्तों के अनुसार है। उपस्कर अधिप्राप्ति योजना (सीएलए का परिशिष्ट 13) लाइसेंसधारी से निविदा की आवश्यकतानुसार 15 मूव प्राप्त करने के लिए एक यूनिट चल बंदरगाह क्रेन किराए पर लेने/खरीदने की अपेक्षा करती है। एक प्राप्त बजटीय दर-सूची यह स्पष्ट करती है कि चल बंदरगाह क्रेन की लागत (50% शुल्क के साथ लागत, बीमा, भाड़ा विशाखापट्टणम आधार पर) वही अथवा उसके द्वारा दो पुराने गैट्री क्रेनों पर निवेश किए गए से अधिक हुई होती।
- (ii) सीएलए में रुपरेखा संस्थापित किए जाने वाले उपस्कर का संकेत है और उपस्कर का चयन लाइसेंसधारी पर निर्भर होता है। इसके अतिरिक्त, निवेश पैटर्न लाइसेंसधारी द्वारा निवेश की जाने वाली न्यूनतम राशि का केवल संकेतक है। आरएमक्यूसी को विशाखा कंटेनर टर्मिनल में लाइनों को आकर्षित करने के लिए अधिक उपयुक्त उपस्कर पाया गया था।
- (iii) न्यूनतम उपस्कर प्रदान करने के तर्क को 20,000 टीईयू से कम के यातायात के लिए कंटेनर प्रारंभ करने के लिए वर्ष 1980 में सीएचपीटी द्वारा पूर्वानुमानित निवेश का वर्णन करते हुए और समर्थन किया गया है।

वीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण

- (i) अस्थायी वर्ष-वार उपस्कर अधिप्राप्ति योजना (सीएलए का परिशिष्ट-14) के अनुसार 22.44 करोड़ रुपए की कुल लागत पर प्रचालन के पहले वर्ष में 2 रीच स्टेकर्स, 8 ट्रेक्टर ट्रेलर और प्रचालन के दूसरे वर्ष के दौरान 1 हार्बर मोबाइल क्रेन प्रदान किए जाने हैं।
तथापि, वीसीटीपीएल ने 2 पुराने पुनःमार्जित आरएमक्यूसी स्थापित किए हैं और टर्मिनल को प्रचालन में लाने के लिए 4 रीच स्टेकर्स तैनात करने का प्रस्ताव किया है। वीसीटीपीएल द्वारा यांत्रिक उपस्कर के लिए 58.92 करोड़ रुपए का निवेश पूर्वानुमानित किया गया है।
- (iii) वीपीटी ने स्पष्ट रूप से यह इंगित नहीं किया है कि वीसीटीपीएल द्वारा उपस्कर पर किया गया निवेश उचित है, परंतु यह वर्णन किया है कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश टर्मिनल में कंटेनर यातायात की क्षमता और उत्पादकता बढ़ा सकता है।

8. इस बीच, वीसीटीपीएल ने दिनांक 12 मई, 2003 के पत्र द्वारा प्रस्तावित दरों के भ्रम की टिप्पणी 4 के खण्ड 1.1 में टाइपिंग संबंधी त्रुटि इंगित की है, जिसमें इसे खण्ड 1.3 के अधीन टिप्पणी के रूप में समाहित करने की बजाय कंटेनर यार्ड में उतराई/लदान (अंतरण क्रेन का प्रयोग करते हुए) का एक कार्यक्रम और ग्राहक के खाने तक/से लदान/उतराई शामिल है। इसने संगत टिप्पणियों को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है और इस परिप्रेक्ष्य में इसने संशोधित प्रस्तावित (प्रारूप) दरों का मान प्रस्तुत किया है।

9.1. संयुक्त सुनवाई के पश्चात् संबंधित प्रयोक्ताओं ने इस प्राधिकरण द्वारा दरों को अंतिम रूप दिए जाने तक वीसीटीपीएल के लिए अंतरिम प्रशुल्क निर्धारित करने का लिखित अनुरोध दाखिल किया है। सीएसएल ने सुझाव दिया कि (तत्कालीन) मौजूदा वीपीटी की दरों में उपयुक्त समायोजन के साथ अंतरिम दरें हों। इसने यह भी सुझाव दिया था कि 20 फुट के लिए गेन्ट्री क्रेन प्रभार 16.54 डॉलर निर्धारित किए जाएं। इसने यह भी सुझाव दिया था कि कंटेनर यार्ड से/तक दुलाई के लिए 500/-रुपए और रेलवे यार्ड से/तक लदे हुए कंटेनर की दुलाई के लिए 800/-रुपए की दर होनी चाहिए।

9.2. एससीआई यह सहमत हुआ था कि वीसीटीपीएल के लिए अंतरिम प्रशुल्क घाट के प्रचालनों के लिए 10% घटाकर सीसीटीएल के प्रशुल्क के आधार पर नियत किया जा सकता है। वीएसए ने भी सीएसएल द्वारा व्यक्त विचारों का समर्थन किया है।

10.1. संयुक्त सुनवाई में जैसा निर्णय लिया गया, वीसीटीपीएल को प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए विभिन्न बिंदुओं के विशेष संदर्भ में अपने प्रस्ताव को स्पष्ट करने के लिए इस प्राधिकरण के कार्यालय में दिनांक 26 और 27 मई, 2003 को वैयक्तिक सुनवाई की गई थी। वीपीटी का एक प्रतिनिधि भी उपस्थित था।

10.2. इस सुनवाई में वीसीटीपीएल अंतरिम दरों को सीसीटीएल के प्रशुल्क से 10% कम की अंतिम सीमा पर निर्धारित करते हुए नियत करने के लिए प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर सहमत हुआ; था और तदनुसार, इसने 3 महीने की अवधि के लिए अंतरिम दरों के नियतन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

10.3. प्रस्तावित अंतरिम दरें कुछ प्रशुल्क मदों को छोड़कर सीसीटीएल से 10% कम अथवा इसकी पहले प्रस्तावित दर, इनमें से जो भी कम हो, हैं। वीसीटीपीएल ने इस सामान्य दृष्टिकोण में विपथन के लिए जैसा नीचे वर्णित है, स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है और प्राधिकरण से प्रस्तावित अंतरिम प्रशुल्क पर विचार करने का अनुरोध किया है।

- (i) आईसीडी कंटेनरों की दुलाई के लिए प्रशुल्क से संबंधित मूल प्रस्ताव में टाइपिंग संबंधी त्रुटि थी। इसने वित्तीय पूर्वानुमान के अनुसार अपने मूल प्रस्तावित दरों के मान में इंगित 1200 रुपए की तुलना में इस मद के लिए 1800 रुपए की दर पर विचार करने का अनुरोध किया है। इसने यह इंगित करते हुए कि 'कोनकोर' द्वारा लगाए गए प्रभारों सहित सीसीटीएल में आईसीडी कंटेनर के लिए प्रभार 20 फुट के कंटेनर के लिए 1800 रुपए की अपने प्रस्तावित दर की तुलना में 2900 रुपए (अर्थात् सीसीटीएल के दरों के मान में यथा निर्धारित 1050 रुपए + कंटेनर के प्रहस्तन के लिए 'कोनकोर' द्वारा लगाए गए 1100 रुपए + 750 रुपए) होती है, अपने दावे को सिद्ध किया है।
- (ii) खेप-पूर्व निरीक्षण (पीटीआई), जहाज के गियर के प्रयोग के लिए छूट, प्रत्यक्ष लदान जैसी अतिरिक्त सेवाओं और एलआईएलओ, अदला-बदली आदि जैसी कतिपय सेवाएं सीसीटीएल में प्रदान नहीं की जाती हैं। ये उसके द्वारा व्यापार को प्रदान की गई वैकल्पिक सेवाएं हैं और इसलिए उसके द्वारा प्रस्तावित दरों पर विचार किया जा सकता है।
- (iii) कूड़ा-कचरा हटाने के लिए और स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभारों का प्रस्ताव वही किया गया है, जो सीसीटीएल की प्रशुल्क नियम-पुस्तिका में इन सेवाओं के लिए किसी प्रशुल्क के अभाव में वीपीटी के दरों के मान में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित है।

11.1. चूंकि, यह मामला अंतिम विचार के लिए परिपक्व नहीं था और वीसीटीपीएल ने दिनांक 11 जून, 2003 तक प्रचालन प्रारंभ करने की योजना बनाई थी इसलिए इस प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अंतरिम दरों का मान अनुमोदित करते हुए दिनांक 5 जून, 2003 को एक आदेश पारित किया था। नीचे दिए गए कुछ छोटे संशोधनों को छोड़कर वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित अंतरिम दरें स्वीकार कर ली गई थीं :-

- (i) आईसीडी कंटेनरों की दुलाई के लिए मूल प्रस्ताव में वीसीटीपीएल द्वारा यथा स्वीकृत टाइपिंग की त्रुटि वित्तीय पूर्वानुमानों में विचार किए गए प्रशुल्क स्तर अर्थात् 20 फुट के लदे हुए कंटेनर के लिए 1740 रुपए (वीसीटीपीएल द्वारा यथावर्णित 1800 रुपए की तुलना में) और 20 फुट के खाली कंटेनर के लिए 870 रुपए अनुमोदित किया गया था।

- (ii) प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपए तक बिल को पूर्णांकित करना सीसीटीएल, पीएसएसिकाल और अन्य महापत्तनों में निर्धारित उपबंधों के अनुरूप निर्धारित किया गया है ।
- (iii) खतरनाक/अधिक बड़े कंटेनर पर 50% का प्रस्तावित प्रीमियम सीसीटीएल में निर्धारित प्रशुल्क के अनुरूप 25% प्रीमियम के स्तर तक संशोधित किया गया है ।

11.2. अंतरिम दरें दिनांक 15 सितम्बर, 2003 तक वैध रहनी हैं । वैकल्पिक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए इस प्राधिकरण के निर्देश के संदर्भ में वीसीटीपीएल ने दिनांक 14 जुलाई, 2003 और 6 अगस्त, 2003 के पत्र द्वारा यह वर्णन किया है कि निवेश के आंकड़े निश्चित नहीं किए गए हैं क्योंकि उपस्कर की अधिप्राप्ति अभी भी जारी है । इसलिए, इस चरण पर निवेश संबंधी आंकड़े निश्चित करना व्यवहार्य नहीं है । प्रचालन लागत का आंकड़ा भी उपलब्ध नहीं है, क्योंकि प्रचालन बिल्कुल हाल में दिनांक 26 जून, 2003 को प्रारंभ हुआ है ।

11.3. इसने स्वीकार किया है कि वास्तविक लागतों के अभाव में प्राधिकरण के लिए अपने मूल आवेदन के अनुसार प्रस्तावित दरों को अनुमोदन प्रदान करना कठिन है । तथापि, भारतीय रुपए की तुलना में अमरीकी डालर की विनिमय दर में गिरावट की हाल की प्रवृत्ति के दृष्टिगत इसने अपने मूल प्रस्ताव के अनुसार प्राधिकरण से क्वे-क्रेन के प्रभार और कंटेनर यार्ड से/तक दुलाई प्रभार और लदान/उतराई अर्थात् खण्ड 1.1 (क) और (ख) और यानान्तरण कंटेनर के लिए प्रभार (अर्थात् खण्ड 1.2) पर विचार करने का अनुरोध किया है ।

11.4. वीसीटीपीएल ने कुछ वैकल्पिक सेवा के लिए प्रस्तावित दरें शामिल करने और भेदभाव-रहित आधार पर व्यापार को मात्रात्मक छूट प्रदान करने के लिए उसे विवेकाधीन शक्तियां देने के बारे में प्रस्तावित उपबंध शामिल करने का भी अनुरोध किया है । इस संशोधन के अतिरिक्त, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम दरों के मान में कोई अन्य परिवर्तन का सुझाव नहीं दिया गया है ।

12. वीसीटीपीएल के संशोधित प्रस्ताव की एक प्रतिलिपि उनकी टिप्पणियां मांगते हुए वीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं को अग्रेषित की गई थीं । एससीआई ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं ।

13. इस मामले में एक और संयुक्त सुनवाई विशाखापट्टणम में वीपीटी के परिसर में दिनांक 19 अगस्त, 2003 को आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई में वीसीटीपीएल, वीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपना अनुरोध किया है ।

14. इस संयुक्त सुनवाई में वीसीटीपीएल ने यह वर्णन करते हुए प्रस्तुतिकरण किया कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क में आईआरआर नहीं बना रहेगा और इसलिए इसने प्रशुल्क में उर्ध्वमुखी संशोधन पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है । वीएसए ने संयुक्त सुनवाई के दौरान उनके द्वारा दिए गए तर्कों को दोहराते हुए लिखित अनुरोध दाखिल किया है ।

15.1 वीसीटीपीएल ने बाद में संयुक्त सुनवाई के दौरान एससीआई और सीएसएलए द्वारा दिए गए विभिन्न तर्कों के संदर्भ में अपना स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है । कुछ प्रमुख मुद्दों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) मुहर लगाने के बारे में साक्ष्य के संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि सभी लाइनों को लगाए गए मुहर, अगर कोई हो, की संख्या के साथ मिलान पत्रक जारी किए गए हैं । समान सेवा के लिए सीसीटीएल उसके द्वारा प्रस्तावित 100/-रुपए की तुलना में प्रति मुहर प्रति कंटेनर 200/-रुपए प्रभारित करता है ।
- (ii) 'कंटेनर की स्थिति के परिवर्तन और पोतलदान की स्थिति' के बीच अंतर को स्पष्ट किया गया है । पूर्ववर्ती सेवा में प्रलेखीकरण में परिवर्तन शामिल है, जबकि परवर्ती में स्थानीय, आईसीडी, यानान्तरण कंटेनरों आदि जैसे पोतलदान की स्थिति में परिवर्तन शामिल हैं और इसमें पुनःव्यस्थापन के फलस्वरूप यार्ड संबंधी कार्यकलाप भी शामिल हैं । दोनों प्रभार टर्मिनल में प्रचालनात्मक क्षमता सुनिश्चित करने के लिए दंडात्मक प्रभार हैं ।

- (iii) पीटीआई रीफर कंटेनरों के लिए किया जाने वाला खेप-पूर्व पूर्ण और उचित निरीक्षण है, जबकि चालन परीक्षण प्राथमिक तौर पर इस पर नियंत्रण है कि क्या रीफर चालू हालत में है। पीटीआई में चालन परीक्षण के लिए 4 घंटे की तुलना में लगभग 12 घंटे के लिए रीफर रोकना शामिल है।

15.2. संयुक्त सुनवाई में विभिन्न प्रयोक्ताओं द्वारा दिए गए तर्कों पर ध्यान देते हुए, वीसीटीपीएल ने अपना अंतिम संशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में वीसीटीपीएल ने नीचे यथावर्णित कुछ मदों के लिए संशोधन के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा यथानुमोदित अंतरिम दरें जारी रखने का प्रस्ताव किया है :-

- (i) खण्ड 1.1 (क) और (ख) - क्वे-क्रेन प्रभार और विदेशगामी पोत के लिए ढुलाई प्रभार का प्रस्ताव सीसीटीपीएल में मौजूद प्रशुल्क स्तर पर किया जाता है। तथापि, इन मदों के लिए तटीय पोत दरों में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं है। अंतरिम दर और सीसीटीपीएल की दरों की तुलना में विदेशगामी पोत के लिए संगत खंड हेतु प्रस्तावित दरें नीचे सारणीबद्ध की गई हैं :-

1.1 आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए जहाजी कुली प्रभार

	अंतरिम दर		संशोधित दर		सीसीटीपीएल दर	
	लंबाई में 20 फुट से अधिक का कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अधिक और लंबाई में 40 फुट तक का कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अधिक का कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अधिक और लंबाई में 40 फुट तक का कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अधिक का कंटेनर	लंबाई में 20 फुट से अधिक और लंबाई में 40 फुट तक का कंटेनर
(क) क्वे-क्रेन प्रभार	15.75	23.63	17.50	26.25	17.50	26.25
-लदा हुआ और खाली	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर	अमरीकी डालर
(ख) घाट से कंटेनर यार्ड तक ढुलाई और विलोमतः तथा उठाना/रखना						
-लदा हुआ	945 रुपए	1418 रुपए	1050 रुपए	1575 रुपए	1050 रुपए	1575 रुपए
-खाली	468 रुपए	702 रुपए	520 रुपए	780 रुपए	520 रुपए	780 रुपए

- (ii) मुहर लगाने, खतरनाक का स्टिकर लगाने/हटाने, रीफर चालन परीक्षण, रीफर कंटेनर का पूर्व-परीक्षण, सचल सीमाशुल्क निरीक्षण, रीफर कंटेनरों को बंद करना/खोलना और जैसा पहले कहा गया है, खतरनाक कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना जैसी कुछ अतिरिक्त वैकल्पिक सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरें अंतरिम दरों के मान में मौजूद नहीं हैं। ये सेवाएं व्यापार जगत के अनुरोध पर प्रदान की जाती हैं। प्रस्तावित दरें यदा-कदा लगाई जा रही हैं, इसलिए प्राधिकरण का अनुमोदन इन नई सेवाओं के लिए प्रचालन के प्रारंभ होने की तारीख से मांगा गया है।

खतरनाक कंटेनर की घोषणा नहीं करने/गलत घोषणा करने के लिए प्रस्तावित प्रभार व्यापार जगत से प्राप्त अनुरोध के अनुरूप 5000/-रुपए से घाटकर 3000/-रुपए कर दिया गया है।

- (iii) स्पष्टता के प्रयोजनार्थ अंतरिम दरों के मान के 2—सामान्य के अधीन मौजूदा खण्ड (ix) को यह वर्णन करने के लिए संशोधित किया जाना प्रस्तावित है कि खतरनाक और बड़े आकार वाले कंटेनरों के मामले में 25% प्रीमियम घाट शुल्क प्रभार सहित लागू प्रहस्तन प्रभार के अलावा लगाया जाएगा ।
- (iv) यह निर्दिष्ट करते हुए धारा 1.14 के अधीन प्रावधान को समामेलित करना कि यह अपने विवेक पर यातायात आकर्षित करने के लिए और यहां तक कि अपने प्रस्तावित संवर्धनात्मक प्रशुल्क पर छूट लेने के लिए भेदभाव—रहित आधार पर व्यापार जगत को मात्रात्मक छूट दे सकता है ।

15.3. प्रस्तावित संशोधित प्रशुल्क पर आय का अनुमान वर्ष 2003—04 और 2004—05 के लिए क्रमशः 811 लाख रुपए और 1164 लाख रुपए लगाया गया है । वीसीटीपीएल ने पहले प्रस्तुत अन्य अनुमानों में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया है ।

15.4. वीसीटीपीएल ने संशोधित प्रस्ताव पर एक वर्ष से अनधिक की वैधता के साथ संवर्धनात्मक प्रशुल्क के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है ।

16. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध है । प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्कों का एक सार संगत पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा । ये ब्यौरे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध होंगे ।

17. इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र जानकारी के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:—

- (i) वीसीटीपीएल को विशाखापट्टणम पत्तन में कंटेनर टर्मिनल को विकसित, प्रचालित और उसका प्रबंध करने के लिए दिनांक 11 सितम्बर, 2001 को लाइसेंस दिया गया है । वीसीटीपीएल ने दिनांक 26 जून, 2003 को प्रचालन प्रारंभ किया । वीसीटीपीएल ने अपना प्रचालन प्रारंभ करने के बहुत पूर्व प्रशुल्क के नियतन के लिए अपना आवेदन फरवरी, 2003 में दाखिल किया । इस प्रस्ताव पर प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई सामान्य प्रक्रिया के बाद कार्यवाही की गई थी । वीसीटीपीएल परियोजना की लागत और निवेश पहलू पर कोई ब्यौरे प्रस्तुत नहीं कर सका । इस पृष्ठभूमि में, जैसाकि वीसीटीपीएल द्वारा अनुरोध किया गया था, इस प्राधिकरण ने कुछ अपवादों के साथ चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) से 10% कम पर निर्धारित करते हुए एक अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था अनुमोदित की थी । फिर भी, वीसीटीपीएल प्राथमिक रूप से वैधीकृत अनुमानों की उपलब्धता की कमी के कारण कुछ महत्वपूर्ण लागत ब्यौरे प्रस्तुत नहीं कर सका और इसके कुछ निवेश संबंधी निर्णय अभी भी सुनिश्चित किए जाने हैं, उनके द्वारा बहुत पारदर्शी मामला तथा हमारे द्वारा उठाए गए अधिकांश बिंदुओं पर समुचित जानकारी प्रस्तुत करने में किए गए वास्तविक प्रयासों के लिए उनकी सराहना की जानी चाहिए । वीसीटीपीएल को प्रयोक्ताओं द्वारा की गई कई मांगों को शामिल करने के लिए उनके प्रारंभिक प्रस्ताव के लिए भी श्रेय दिया जाना चाहिए ।
- (ii) कोई भी प्रस्ताव की सबसे अधिक प्रभावशाली विशेषता— बहुत कम मात्रा और अधिक निवेश की अनदेखी नहीं कर सकता । यह प्राधिकरण सामान्यतया प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत वर्धित दृष्टिकोण का अनुपालन करता है, जहां सभी स्वीकार्य लागत और पूंजी पर अनुमेय अभिलाभ को प्रशुल्क स्तर का निर्णय करने के लिए माना जाता है । यह दृष्टिकोण वीसीटीपीएल के मामले में कम से कम प्रचालन के प्रारंभिक चरण में बहुत उचित नहीं पाया जाता है क्योंकि, नियत लागतों और निवेश पर अभिलाभ का आवंटन यातायात की बहुत कम मात्रा पर किया जाता है । यह प्रशुल्क को ऐसे स्तर तक ऊपर ले जाएगा, जो इस टर्मिनल को अप्रतिस्पर्धी बना देगा । वीसीटीपीएल भी इस स्थिति को महसूस करता है । इसने मूल रूप से उस स्तर पर प्रशुल्क का प्रस्ताव किया था, जिससे उनके द्वारा यथानुमानित सभी लागतों और क्षमता उपयोग के लिए समायोजित इक्विटी पर अभिलाभ के लेखाकरण के बाद वर्ष 2003—04 के लिए 20.97 करोड़ रुपए और वर्ष 2004—05 के लिए 19.41 करोड़ रुपए की हानि होगी । फिर भी, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पड़ोसी कंटेनर टर्मिनलों में प्रशुल्क स्तर की अपेक्षा अधिक पाया

गया था। वैध लागत व्यौरे के अभाव में और अगर वे उपलब्ध भी हैं, फिर भी प्रारंभिक चरण में मौजूद यातायात की कम मात्रा और वीसीटीपीएल द्वारा स्वीकार किए गए तथ्य को मानते हुए भी कि वे यातायात के लिए सीसीटीएल के साथ प्रतिस्पर्धा करेंगे, लागत वर्धित मॉडल को लागू करने में आने वाली बाधाएं होने पर सीसीटीएल में मौजूदा प्रशुल्क की तुलना में वीसीटीपीएल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करना अत्यधिक उपयुक्त माना गया है। जब किए गए निवेश का औचित्य देते हुए मात्रा बढ़ती है तो वीसीटीपीएल में प्रशुल्क उसकी अपनी लागतों के संदर्भ में नियत किया जा सकता है।

- (iii) एससीआई ने सुझाव दिया है कि प्रशुल्कों को सीसीटीएल के प्रशुल्क की तुलना में निर्धारित नहीं किया जाना चाहिए, बल्कि उसे वीसीटीपीएल के उचित प्रस्ताव पर आधारित होना चाहिए। टर्मिनल प्रचालक की लागतों द्वारा और स्वीकार्य तथा उचित लागतों के संदर्भ में प्रशुल्क नियत करना निस्संदेह ही अधिक उपयुक्त होगा। ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के लिए तात्कालिक मामले में यह दृष्टिकोण तर्कसंगत और उचित नहीं पाया जाता। यह उल्लेख करना संगत होगा कि (तत्कालीन) मौजूदा जेएनपीटी दरें और (तत्कालीन) मौजूदा सीएचपीटी की दरें क्रमशः एनएसआईसीटी और सीसीटीएल द्वारा अपनाए जाने के लिए अनुमति दी गई थी, जब उन्होंने प्रचालन आरंभ किया था। इसी प्रकार, जब 'पीएसएसिकाल' ने प्रचालन प्रारंभ किया तब उसे सीएचपीटी के (तत्कालीन) मौजूदा प्रशुल्क अपनाए जाने की अनुमति दी गई थी। सीएसएल ने तर्क दिया है कि वीपीटी की मौजूदा दर वीसीटीपीएल पर भी लागू हों। यह उल्लेख करना संगत हो सकता है कि वीपीटी के मौजूदा प्रचालन वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रचालनों के साथ तुलना में नहीं आते। इसलिए, वीसीटीपीएल से वीपीटी की मौजूदा दरें अपनाए जाने की अपेक्षा करना उपयुक्त नहीं है।

इस तथ्य के अलावा कि सीसीटीएल पड़ोसी पत्तन है और वीसीटीपीएल, सीसीटीएल के साथ प्रतिस्पर्धा करने की प्रत्याशा करता है, सभी प्रयोक्ताओं ने भी सीसीटीएल के साथ प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलना की है।

- (iv) जैसा पहले उल्लेख किया गया है, वीसीटीपीएल ने स्वयं संपूर्ण लागत और अभिलाभ को शामिल करने के लिए दरें प्रस्तावित नहीं की हैं। वीसीटीपीएल द्वारा संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित दरें क्वे-क्रैन और डुलाई प्रभार जिनका सीसीटीएल की मौजूदा दर पर प्रस्ताव किया जाता है, को छोड़कर सीसीटीएल के प्रशुल्क से 10% कम है। इस तथ्य के बावजूद कि लागत अनुमान की स्वीकार्यता और औचित्य पर विचार करने के बाद उसके लागत विवरण का संशोधन प्रशुल्क निकालने के लिए महत्वपूर्ण नहीं हो सकता, सही स्थिति स्पष्ट करने के लिए कुछ लागत मदों पर कार्यवाही करना आवश्यक है, ताकि इन लागत मदों की स्वीकार्यता के बारे में भविष्य में किसी भी भ्रांति से बचा जा सके।
- (v) वीपीटी द्वारा प्रहस्तन किया गया कंटेनर यातायात दिनांक 31 मार्च, 2002 को समाप्त वर्ष के लिए 21517 टीईयू है और जैसाकि वीसीटीपीएल द्वारा सूचित किया गया है, मार्च, 2003 को समाप्त वर्ष के दौरान वीपीटी में 25000 टीईयू का प्रहस्तन किया जाना प्रत्याशित है। थ्रूपुट के इस स्तर की तुलना में वीसीटीपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात पत्तन में प्रहस्तन किए गए चालू कंटेनर यातायात और आधुनिक कंटेनर टर्मिनल के प्रारंभ होने पर आने वाले यातायात पर विचार करने के बाद प्रचालन के पहले दो वर्ष के लिए 34000 टीईयू और 48000 टीईयू है। यातायात के पूर्वानुमानों और इसलिए आय के पूर्वानुमानों के सत्यापन के लिए किसी अन्य आधार के अभाव में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विश्वास किया जाता है। अगर इस दृष्टिकोण ने टर्मिनल प्रचालक को अनुचित लाभ दिया गया प्रतीत होता है तो प्रशुल्क की आगामी समीक्षा के समय उसे प्राप्त किसी अनुचित लागत को प्रशुल्क के भावी संशोधन से समझित किया जाएगा। तथापि, आय के अनुमान को चालू रुपया-डॉलर असमानता के संदर्भ में थोड़ा संशोधित किया जाता है।
- (vi) वीसीटीपीएल द्वारा विचार किया गया एक लागत घटक वीपीटी को 50.00 रुपए प्रति टीईयू की दर से देय रॉयल्टी है, जो सीएसए की शर्त के अनुसार प्रचालन के पहले और दूसरे वर्ष में क्रमशः 17 लाख रुपए और 24 लाख रुपए बैठता है। इसने इस घटक को इस आधार पर लागत की मद के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है कि सीएसए की शर्त के अनुसार वीपीटी को देय रॉयल्टी का निवल वर्तमान मूल्य केवल संपूर्ण रियायत अवधि

में ही प्रति टीईयू 50 रुपए रहेगा और कि इस मद की अनुमति एनएसआईसीटी का प्रशुल्क नियत करते समय दी गई थी ।

एनएसआईसीटी पहला निजी टर्मिनल था, जिसके लिए इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क नियत किया था । इस मद की अनुमति उस समय लागत की एक मद के रूप में दी गई थी क्योंकि, राजस्व के हिस्से/रॉयल्टी की स्वीकृति के बारे में मुद्दे पर बाद में सीसीटीएल के मामले में बारीकी से संवीक्षा की गई । वर्णित कारणों से सीसीटीएल के मामले में प्रशुल्क के नियतन के लिए लागत घटक के रूप में 'राजस्व भाग' को अनुमति नहीं देने का निर्णय लिया गया था । सीसीटीएल के मामले में उल्लिखित सिद्धांत को लागू करते हुए इस प्राधिकरण ने सितम्बर, 2002 में अपना प्रशुल्क नियत करते समय लागत की मद के रूप में टीपीटी को पीएसए सिकाल द्वारा रॉयल्टी भुगतान को स्वीकार नहीं किया । प्रसंगवश, सरकार ने हाल ही में जुलाई, 2003 में यह स्पष्ट करते हुए कि राजस्व भाग/रॉयल्टी भुगतान का प्रशुल्क के नियतन/संशोधन के लिए लागत के रूप में विभाजन नहीं किया जाएगा, सभी महापत्तनों को नीतिगत दिशानिर्देश जारी किया है ।

पहले लिए जा चुके निर्णय से विपश्चित होते हुए आपवादिक व्यवहार की आवश्यकता महसूस करते हुए वीसीटीपीएल के मामले में कोई असाधारण परिस्थितियाँ उत्पन्न होना पूर्वानुमानित नहीं हैं । इसलिए, इस मद को वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण से निकाल दिया जाता है ।

- (vii) वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत परिसंपत्ति की लागत की प्रतिशतता के रूप में सीएलए में निर्धारित अनुरक्षण लागत के स्तर की तुलना में अधिक है । वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि अनुरक्षण लागत के लिए सीएलए में दर्शाई गई प्रतिशतता नए उपस्कर के लिए है, जबकि प्रारंभिक चरण में उसके द्वारा प्रदान किया गया उपस्कर पुराना है । जहां तक परिसंपत्ति की अनुरक्षण लागत का संबंध है, सीएलए पुराने और नए उपस्कर के बीच भेद नहीं करता । सीएलए में निर्दिष्ट अनुरक्षण लागत की प्रतिशतता एक नियत दर है, जो उपस्कर के पुराने होने से परिवर्तित नहीं होता । चूंकि, मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान करने के लिए एक विशिष्ट उपबंध सीएलए में निर्दिष्ट किया जा चुका है, इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानों को सीएलए की शर्तों के अनुरूप संशोधित/संयंत किया जाना अपेक्षित है । तथापि, पिछले वर्ष के अनुमान की तुलना में 5% के वृद्धि कारक की अनुमति वीसीटीपीएल द्वारा यथा पूर्वानुमानित प्रचालन के दूसरे वर्ष में दी जाती है ।
- (viii) लागत विवरण में शामिल दूसरा घटक व्यापार आकर्षित करने के लिए पहले पांच वर्षों की प्रारंभिक अवधि के लिए खर्च किया जाने वाला 100 लाख रुपए का प्रबंध व्यय है । वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि यह लागत घटक लघु वीडियो फिल्म, वेबसाइट सृजन, प्रदर्शनियों के लिए व्यापक मात्रा आदि के लिए एक अतिरिक्त विपणन व्यय है और पूर्वानुमानित थ्रूपुट प्राप्त करने के लिए किसी नए टर्मिनल के लिए अपरिहार्य लागत है । यह नकारा नहीं जा सकता कि प्रारंभिक पांच वर्षों के दौरान इस व्यापक विपणन के लाभ लंबी अवधि में उपलब्ध होंगे । फिर भी, अधिक मात्रा आकर्षित करने के लिए प्रयास करने हेतु मौजूदा कारोबार पर पूर्णतः बोझ डालने का कोई औचित्य नहीं है । फिर भी, इस समय अधिक निवेश और मात्रा के कम स्तर पर विचार करते हुए एक व्यापक विपणन अभियान प्रारंभ करना अनिवार्य होगा ताकि सृजित क्षमता का इष्टतम उपयोग हो सके । इसे ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2003-04 और 2004-05 के दौरान खर्च किए जाने वाले अनुमानित प्रत्येक 100 लाख रुपए के प्रबंधन व्यय को परियोजना की शेष अवधि में समाशोधित करना उपयुक्त पाया जाता है ।
- (ix) प्रारंभिक व्यय 623 लाख रुपए सूचित किया गया है और 319 लाख रुपए की अपफ्रंट फीस वीपीटी की सीएलए की शर्तों के अनुसार अदा की गई है । ये व्यय प्रारंभिक 10 वर्ष की अवधि में बट्टे खाते डालने के लिए प्रस्तावित हैं । प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट भुगतान परियोजना के लिए संगत हैं और इसलिए प्रारंभिक अवधि में प्रशुल्क पर बोझ डालने की बजाय लाइसेंस की संपूर्ण अवधि में ऐसे व्यय का विस्तार करना उचित पाया गया है । सीसीटीएल और पीएसए सिकाल के मामले में भी समान दृष्टिकोण अपनाया गया था ।
- (x) परिसंपत्तियों का बीमा करना सीएलए के अधीन एक आवश्यकता है और वर्ष 2003-04 के लिए बीमा प्रीमियम 151 लाख रुपए अनुमानित है । वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि यह आंकड़ा केवल एक अनुमान है और यह पड़ोसी

पत्तनों से प्राप्त की गई लागत पर आधारित है। यह उल्लेख करना संगत होगा कि एनएसआईसीटी और पीएसए सिकाल में इस प्रयोजनार्थ व्यय की गई वास्तविक लागत परिसंपत्ति के खाता मूल्य का 0.35% से 0.40% है। इसलिए, वीसीटीपीएल द्वारा परिसंपत्ति की लागत के 1.68% पर अनुमानित बीमा लागत अधिक प्रतीत होती है। बीमा प्रीमियम के अनुमान को एक उदार दृष्टिकोण अपनाते हुए परिसंपत्ति की लागत के 0.50% तक संयत किया गया है। फिर भी, उपलब्ध वास्तविक आंकड़ों के आधार पर बाद में स्थिति की समीक्षा की जाएगी।

- (xi) पट्टा किराए के संबंध में वीसीटीपीएल और वीपीटी के बीच विवाद है। यह देखा गया है कि सीएलए की शर्त के अनुसार आवंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र और वीपीटी द्वारा वीसीटीपीएल को आवंटित वास्तविक भूमि भिन्न है और इस विपथन का कारण स्पष्ट नहीं किया गया है। वीसीटीपीएल यह तर्क देता है कि 49800 वर्गमीटर बैकअप क्षेत्र पर पट्टा किराया देय नहीं है, क्योंकि वह लाइसेंसदाता परिसंपत्ति, जिसमें 49800 वर्गमीटर बैक-अप क्षेत्र शामिल है, के लिए अपफ्रंट फीस के रूप में 3.19 करोड़ रुपये अदा कर चुका है। तथापि, वीसीटीपीएल ने स्वीकार किया है कि पट्टा किराया अतिरिक्त बैक-अप क्षेत्र पर देय है, परंतु प्रति 100 वर्गमीटर 3450 रुपये की दर पर पत्तन के दरों के मान के अनुसार वीपीटी द्वारा मानी गई दर स्वीकार्य नहीं है। इसके अलावा, वीसीटीपीएल वर्णन करता है कि जमानत राशि के रूप में एक वर्ष का किराया और वापस नहीं किए जाने योग्य प्रीमियम रूप में एक वर्ष का किराया भी उसके मामले में देय नहीं है, क्योंकि यह एक पृथक सीएलए द्वारा नियंत्रित है, जिसमें इस संबंध में कुछ भी उल्लेख नहीं है। तथापि, वीसीटीपीएल ने विरोध करते हुए वीपीटी को पट्टा किराए के रूप में 56.75 लाख रुपये का भुगतान किया है। इसने पत्तन द्वारा मांग किए गए अनुसार विरोध के अधीन वीपीटी को जमानत राशि और वापस नहीं किए जाने योग्य प्रीमियम भी अदा किया है, तथापि ये दोनों मदें वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में शामिल नहीं हैं। दोनों पार्टियों ने मामले को सीएलए में संकल्पित विवाद समाधान प्रक्रिया के अनुसार स्वतंत्र मध्यस्थ को भेजने का निर्णय लिया है। वीसीटीपीएल की इस देयता की वास्तविक स्थिति का आंकलन मध्यस्थता संबंधी कार्यवाही पूरी होने के बाद ही किया जा सकता है। इसके शर्ताधीन, इस संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमान इस विश्लेषण में स्वीकार किए जाते हैं।
- (xii) सीएलए निर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर, लाइसेंसदाता उपक्रम की संपूर्ण परिसंपत्तियों और देयताओं को एक स्वतंत्र विशेषज्ञ द्वारा निर्धारित उचित मूल्य और सीएलए की शर्तों के अनुसार समापन भुगतान के योग के बराबर मूल्य पर अधिग्रहित करेगा। वीसीटीपीएल ने लाइसेंस के समापन वर्ष में वीपीटी से प्राप्त किए जाने वाले समापन भुगतान के बारे में स्पष्ट रूप से इंगित नहीं किया है। तथापि, इसने परियोजना के अंत में कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के मूल्यहासित खाता मूल्य को 2977 लाख रुपये इंगित किया है। वि. आंकड़ों के अभाव में 30वें वर्ष में उपस्कर के मूल्यहासित मूल्य की 2977 लाख रुपये की प्राप्ति को 11.5% की दर पर कटौती करके परियोजना की संपूर्ण अवधि में वार्षिकीकृत किया जाता है। प्रत्येक वर्ष के अंत में निवल वर्तमान मूल्य निकालने के लिए 11.5% की कटौती दर का प्रयोग वाणिज्यिक बैंकों की विद्यमान पीएलआर दरों को ध्यान में रखते हुए किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि यह दृष्टिकोण सीसीटीएल के मामले में भी अपनाया गया है, जहां सीएलए में समान उपबंध उपलब्ध हैं।
- (xiii) इस स्थिति में इस मामले में इक्विटी पर अधिप्राप्ति पर विचार करना, प्रचालन घाटे की स्थिति के दृष्टिगत केवल सैद्धांतिक है। फिर भी यह इंगित करना आवश्यक है कि उपस्कर पर वीसीटीपीएल द्वारा योजनाबद्ध निवेश सीएलए में निर्दिष्ट शर्तों से व्यापक रूप से भिन्न है। सीएलए के अनुसार, आरएमक्यूसी को तीसरे चरण के दौरान प्रयोग में लाया जाना है, जब थ्रूपुट स्तर 1 लाख टीईयू तक पहुंचता है। जैसा वीपीटी द्वारा ही इंगित किया गया है, सीएलए की शर्तों के अनुसार कुल 22.44 करोड़ रुपये की लागत पर 2 रीच स्टैकर, 8 ट्रेक्टर ट्रेलर प्रचालन के पहले वर्ष में और प्रचालन के दूसरे वर्ष के दौरान 1 बंदरगाह मोबाइल क्रेन कार्य पर लगाए जाने हैं। इस योजना की तुलना में, वीसीटीपीएल ने प्रचालन के पहले दो वर्षों में 34000 और 48000 टीईयू के थ्रूपुट पूर्वानुमान के लिए उपस्कर पर 58.92 करोड़ रुपये निवेश करने का प्रस्ताव किया है। वीसीटीपीएल ने सिविल निर्माण कार्यों के लिए व्यय किए जाने के लिए प्रस्तावित 28.19 करोड़ रुपये का प्रमाण देने के लिए कोई लेखाबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। वीसीटीपीएल ने मात्र वर्णन किया है कि कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर में निवेश यातायात आकर्षित करने और व्यापार को बेहतर सेवा प्रदान करने के लिए वाणिज्यिक प्रचालन के पहले वर्ष से संकल्पित है।

वीसीटीपीएल द्वारा पूर्वानुमानित मात्रा सीएलए में संकल्पित स्तर के आधिक्य में किए जाने वाले प्रस्तावित निवेश का औचित्य देना नहीं पाया गया है। वीसीटीपीएल ने स्वयं स्वीकार किया है कि प्रचालन की लागत कम मात्राओं के कारण सीसीटीएल की तुलना में अधिक है। वीपीटी ने सुनिश्चित रूप से यह पुष्टि नहीं की है कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश उचित नहीं है। तथापि, वीसीटीपीएल और वीपीटी यह प्रत्याशा करते हैं कि प्रस्तावित निवेश से टर्मिनल की क्षमता में सुधार होगा और वे विशाखापट्टणम पत्तन में कंटेनर यातायात आकर्षित करने में समर्थ होंगे। अगर केवल सृजित क्षमता का औचित्य देने के लिए मात्रा बढ़ती है, तब यह प्राधिकरण अनुमत्य अभिलाभ के लिए सीएलए में निर्धारित सीमाओं के आधिक्य में किए गए निवेश पर विचार करने की स्थिति में होगा। यहां तक कि सीएलए की शर्तों के अनुसार किए गए निवेश पर अभिलाभ क्षमता उपयोग के अनुसार विनियमित किया जाएगा।

वीसीटीपीएल से उसके द्वारा खरीदी गई पुरानी परिसंपत्तियों के शेष जीवन-काल की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि खरीदी गई पुरानी क्रेनों का मूल्यांकन संयुक्त उद्यम कंपनी के इंजीनियरों और सरकार द्वारा अनुमोदित चार्टर्ड इंजीनियरों द्वारा किया गया है। वीसीटीपीएल ने पहले से ही उसके स्वामित्व वाले उपस्करों के शेष जीवन-काल की वैधता के संबंध में कोई प्रमाण-पत्र प्रस्तुत नहीं किया है।

वीसीटीपीएल से इस तथ्य को जानते हुए कि पत्तन प्रशुल्क सेवाएं प्रदान करने से पूर्व ही सामान्यतया अग्रिम तौर पर वसूल कर लिए जाते हैं, कार्यचालन पूंजी के अनुमान की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि चूंकि यह टर्मिनल पहली बार चालू किया जा रहा है, आरंभिक वर्षों में थूपट कम रहेगा, इसलिए नियत और परिवर्तनशील खर्चों को पूर्णतया पूरा करने में कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों की अग्रिम वसूली पर्याप्त नहीं रहेगी और अतः कार्यचालन पूंजी का होना आवश्यक है। यद्यपि, वीसीटीपीएल का तर्क विचार करने योग्य दिखाई देता है, परंतु दो महीने का व्यय कार्यचालन पूंजी के रूप में प्रदान करना औचित्यपूर्ण नहीं है। फिर भी, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि प्रचालन स्तर पर दर्शायी गई घाटे की स्थिति के मद्देनजर इक्विटी पर आय तर्कसंगत नहीं है।

(xiv) उपरोक्त चर्चा के अधीन लागत विवरण को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध- के रूप में संलग्न है। संशोधित लागत विवरण इक्विटी पर अभिलाभ पर विचार करने के पूर्व वर्ष 2003-2004 और 2004-2005 के लिए क्रमशः 15.3 करोड़ रुपए और 13.45 करोड़ रुपए का राजस्व घाटा प्रकट करता है।

(xv) ऐसा पहले वर्णन किया गया है, वीसीटीपीएल अपने संशोधित प्रस्ताव में दो मदों के लिए अपवाद सहित इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम दरों को जारी रखने पर सहमत हो गया है। क्वे-क्रेन प्रभार और दुलाई प्रभार सीसीटीएल के प्रशुल्क स्तर पर प्रस्तावित किए गए हैं।

प्रयोक्ता पक्ष से इस अंतरिम व्यवस्था को कम से कम प्रारंभिक अवधि के लिए वीसीटीपीएल हेतु अंतिम प्रशुल्क के रूप में लागू करने की मांग की गई है। एससीआई और आईएनएसए ने इंगित किया है कि दुलाई प्रभार सीसीटीएल के प्रशुल्क से कम होना चाहिए, अगर घाट क्रेन यह सुनिश्चित करने के लिए कि समग्र लागत सीसीटीएल से कम हो, सीसीटीएल के स्तर पर नियत किया जाता है।

यह उल्लेख करना संगत होगा कि यहां तक कि प्रस्तावित दरों पर भी वीसीटीपीएल अपनी प्रचालन लागत वसूल करने की स्थिति में नहीं है। चूंकि, इस मामले में सामान्य लागत आधारित दरों की बजाय बाजार आधारित दरों पर विचार किया गया है और पहले अपनाई गई अंतरिम दरों के संदर्भ में दो प्रशुल्क मदों में मांगी गई वृद्धि बहुत अधिक नहीं है, इसलिए यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल के (संशोधित) प्रस्ताव को अनुमोदित करने का इच्छुक है।

यह तर्क हो सकता है कि सीसीटीएल में प्रचालन और निवेश की मात्रा वीसीटीपीएल में संकल्पित किए गए से अधिक है और इसलिए वीसीटीपीएल में सीसीटीएल का प्रशुल्क अपनाना उपयुक्त नहीं हो सकता। सीसीटीएल की दरें अपनाने का कारण इस विश्लेषण में पहले ब्यौरेवार स्पष्ट नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, अपनाई गई दरों पर लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित घाटा स्पष्ट रूप से साक्ष्य देता है कि सीसीटीएल की मौजूदा दरों की तुलना में उसका प्रशुल्क सीमाबद्ध निर्धारित करने के निर्णय के कारण वीसीटीपीएल को व्यर्थ वित्तीय लाभ की अनुमति नहीं दी जाती है।

- (xvi) वीसीटीपीएल ने मुहर लगाने, खतरनाक के स्टिकर लगाने/हटाने, रीफर चलन परीक्षण, रीफर कंटेनर का पूर्व-प्रशीतन, खतरनाक कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना आदि, जो अंतरिम दरों के मान में मौजूद नहीं है, जैसी कुछ अतिरिक्त सेवाओं के लिए भी प्रशुल्क का प्रस्ताव दिया है। ये संवाएं जैसा वीसीटीपीएल द्वारा वर्णन किया गया है, व्यापार जगत के अनुरोध पर प्रदान की जाती हैं। खतरनाक कंटेनर की घोषणा नहीं करने और गलत घोषणा करने के लिए प्रस्तावित दर बाद में, जैसा सीएसएलए द्वारा सुझाव दिया गया था, 5000 रुपए से घटाकर 3000 रुपए कर दी गई।

एससीआई ने 'प्रति खेप निरीक्षण' और रीफर कंटेनरों को प्रदत्त 'रीफर चलन परीक्षण' के लिए लगाए जाने के लिए प्रस्तावित प्रभारों की पुष्टि करने का अनुरोध किया है। वीसीटीपीएल ने स्पष्टीकरण दिया है कि दोनों वैकल्पिक सेवाएं हैं और खेप-पूर्व निरीक्षण व्यापक जांच है, जबकि रीफर चलन परीक्षण केवल एक प्रारंभिक जांच है। यह विभेद किसी प्रयोक्ता द्वारा जैसी अपेक्षा हो, सेवा की केवल उस सीमा तक अनुमति देने के लिए बनाए रखा जाता है।

इस प्रकार, वीसीटीपीएल ने 'कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन' और 'पोतलदान की स्थिति में परिवर्तन' के बारे में एससीआई द्वारा उठाए गए मुद्दे की पुष्टि प्रदान की है।

चूंकि, इस श्रेणी में आने वाली दरें विविध सेवाओं के लिए हैं और उसपर प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर इस प्राधिकरण की प्रस्तावित दरें अनुमोदित करने की कोई शर्त नहीं है।

- (xvii) खतरनाक कंटेनर के लिए पहले 50% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया गया था। प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम दर में प्रीमियम को वीसीटीपीएल में लागू प्रशुल्क के अनुरूप घटाकर 25% कर दिया गया था। वीसीटीपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में यह निर्दिष्ट करते हुए कि खतरनाक कंटेनर पर प्रीमियम लगाना संबंधित कंटेनर के लिए घाटशुल्क प्रभार सहित लागू प्रहस्तन प्रभार के अतिरिक्त होगा, प्रावधान को संशोधित करने का अनुरोध किया है। वीसीटीपीएल में मौजूदा प्रावधान के आधार पर अंतरिम दर अनुमोदित की जाती है। यह उल्लेखनीय है कि यह प्रीमियम वीसीटीपीएल में प्रहस्तन प्रभारों पर ही लगाए जाने के लिए अनुमोदित किया गया है। पीएसए सिकाल में भी 25% प्रीमियम प्रहस्तन प्रभार पर लगाए जाने के लिए अनुमोदित किया जाता है। इसे देखते हुए, वीसीटीपीएल के अंतरिम दरों के मान में इस संबंध में किए गए निर्धारण में कोई संशोधन आवश्यक नहीं है।

- (xviii) एससीआई ने इंगित किया है कि डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपए के रूप में परिवर्तित करने के लिए भारतीय स्टेट बैंक अथवा किसी अनुसूचित बैंक द्वारा यथानिर्णीत विनिमय दर पर विचार किया जाना चाहिए। चूंकि, डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपए के रूप में परिवर्तित करने के लिए विधि निर्दिष्ट करते हुए एक सामान्य आदेश इस प्राधिकरण द्वारा पारित किया जा चुका है, इसलिए, वीसीटीपीएल के दरों के मान में समान प्रावधान समामेलित किया जाता है।

- (xix) एससीआई ने इंगित किया है कि विलम्बित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज लगाने के मामले में भुगतान में विलंब को 15 दिनों के बाद गिना जाना चाहिए, 10 दिनों के बाद नहीं। यह उल्लेख करना संगत होगा कि प्राधिकरण ने दंडात्मक ब्याज के भुगतान के लिए प्रावधान निर्दिष्ट करते हुए एक सामान्य अंगीकरण आदेश पारित किया है, जिसे समान रूप से सभी पत्तनों/निजी टर्मिनलों पर लागू किया जा रहा है। वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्तावित दरों के मान में अनुमोदित प्रावधान को सही रूप से शामिल किया है। इसे ध्यान में रखते हुए, एससीआई द्वारा उठाए गए मुद्दे को वीसीटीपीएल के मामले में विचारार्थ संगत नहीं पाया जाता।

- (xx) वीसीटीपीएल ने अनुरोध किया है कि तटीय पोतों में ले जाए जाने वाले कंटेनर के लिए प्रशुल्क तटीय पोत पर महापत्तनों द्वारा प्रदान किए गए विभेदक के अनुरूप व्यापार आकर्षित करने के लिए 33% कम कर दिया जाए। तटीय नौवहन को प्रोत्साहित करने की सरकार की नीति के अनुरूप यह प्राधिकरण पोत-संबद्ध प्रभारों में तटीय पोतों को 30% की रियायत की अनुमति देता रहा है। तटीय कार्गो को रियायत की अनुमति देने का मामला सामान्य रूप से सभी पत्तनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया जा चुका है और केवल पोत-संबद्ध प्रभारों

तक ही रियायतें सीमित करने का निर्णय लिया गया था । इसे ध्यान में रखते हुए, तटीय पोत पर लागू कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में रियायत के लिए वीएसएए के अनुरोध पर विचार नहीं किया जा सकता ।

- (xxi) वीसीटीपीएल ने एक प्रावधान शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि यातायात आकर्षित करने के लिए यह अपने विवेकाधिकार से मात्रा संबंधी छूट प्रदान कर सकता है । यह उल्लेख करना संगत होगा कि अधिनियम में उल्लिखित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें निजी टर्मिनलों के मामले में केवल अंतिम सीमा स्तर की हैं और उन्हें निर्धारित दरों से निम्न स्तर पर प्रभार लगाने का विवेकाधिकार प्राप्त है । इसे देखते हुए, वीसीटीपीएल के दरों के मान में एक अलग प्रावधान शामिल करना आवश्यक नहीं पाया गया है, जिसके अनुसार उन्हें मात्रा संबंधी छूट योजना प्रस्तावित करने के लिए विवेकाधीन शक्तियों की अनुमति दी जा सके ।

अपने वाणिज्यिक हितों के आधार पर वीसीटीपीएल द्वारा इस विवेकाधिकार का उपयोग करने की दशा में यह अधिक उचित होगा कि दरों के मान में एक विशिष्ट मात्रा संबंधी छूट योजना शामिल कर दी जाए, जिससे निर्धारित शर्तें पूरी करने वाले सभी प्रयोक्ताओं को एकसमान रूप से छूट का न्यूनतम स्तर प्राप्त होगा । यह उल्लेखनीय है कि मात्रा संबंधी ऐसी छूट जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और पीएसएसिकाल के दरों के मान में निर्धारित की गई है ।

- (xxii) यह प्राधिकरण सामान्यतया प्रशुल्क वैधता के द्वि-वर्षीय चक्र की अनुमति देता है । चूंकि, वीसीटीपीएल द्वारा पूरा प्रस्ताव पूर्वानुमानों, अनुमानों और मान्यताओं के आधार पर तैयार किया गया है तथा एक अपनाए गए प्रशुल्क ढांचे पर विचार किया गया है, इसलिए वीसीटीपीएल ने केवल एक वर्ष की प्रशुल्क वैधता अवधि पर विचार करने का अनुरोध किया है ।

समीक्षा अवधि में ऐसे कटौती संबंधी सुझाव से न केवल लागत विवरणों में अनिश्चितता समाप्त होगी, बल्कि इससे वीसीटीपीएल को वास्तविक कार्यनिष्पादन और वित्तीय आंकड़ों के संदर्भ में प्रशुल्क को पहले ही समायोजित करने का एक अवसर प्राप्त होगा ।

इस समय निर्धारित किए गए प्रशुल्क को 31 मार्च, 2005 तक जारी रखने को तर्कसंगत पाया गया है । यह निर्णय इस बात की संभावना को ध्यान में रखकर किया गया है कि 31 मार्च, 2004 और 31 मार्च, 2005 तक की अवधि के लिए वीसीटीपीएल के लेखे उपलब्ध हो जाएंगे, ताकि वास्तविक वित्तीय और प्रचालनात्मक आंकड़ों के संदर्भ में प्रशुल्कों की वैधता अवधि के अंत में अधिक सार्थक समीक्षा की जा सके ।

समुचित कारणों से यह स्पष्ट किया जाता है कि यह प्राधिकरण इस समय-अनुसूची से पहले (भी) संशोधन के लिए प्रस्ताव को स्वीकार करने का इच्छुक है ।

- 18.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण अनुबंध-11 के रूप में संलग्न वीसीटीपीएल के दरों के मान का अनुमोदन करता है ।

- 18.2 इस मामले में अनुमोदित संशोधित दरों का मान 16 सितम्बर, 2003 से प्रभावी होगा ।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2003/असा.]

अनुबंध-।

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड
का लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं. विवरण	वीसीटीपी का संशोधित प्रस्ताव		संशोधित विवरण	
	2003-04	2004-05	2003-04	2004-05
कंटेनर थ्रूपुट (टीईयू में)	34000	48000	34000	48000
I. प्रचालन आय				
(i) कंटेनर प्रचालनों से आय	639	901	627	885
(ii) आईसीडी रेलयार्ड प्रचालनों से आय(विभेदक)	14	61	14	61
(iii) अन्य आय	160	202	153	194
कुल आय (I)	813	1164	794	1140
II. प्रचालन लागत				
वेतन और मजूरी	272	301	272	301
बैंक-अप स्थान के लिए किराया	63	69	57	60
ईंधन और बिजली	130	153	130	153
मरम्मत और रख-रखाव	384	403	265	278
बीमा	151	151	46	46
रॉयल्टी	17	24	—	—
विपणन लागत	19	27	19	27
प्रबंधन व्यय	100	100	3	7
प्रशासनिक व्यय	19	27	19	27
अपफ्रंट शुल्क का परिशोधन व प्रचालन-पूर्व व्यय	94	94	31	31
मूल्यहास	714	714	714	714
कुल प्रचालन लागत (II)	1964	2064	1557	1643
III. अधिशेष	-1151	-899	-763	-503
IV. वित्तीय लागत				
दीर्घावधिक ऋण पर ब्याज	808	836	808	836
बैंक गारंटी प्रभार	11	11	11	11
कुल वित्तीय लागत	819	847	819	847
घटाइए : परियोजना अवधि के अंत में प्राप्य राशि को लेखे डालना			3.80	4.20
V. इक्विटी पर आय का विचार करने से पूर्व निवल घाटा	-1970	-1746	-1579	-1345

अनुलग्नक-II**विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड****दरमान****परिभाषाएं और शर्तें**

यह दरमान विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं का उपयोग करने के लिए समय-समय पर विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) को देय प्रभारों को सुनिश्चित करता है :-

1. परिभाषाएं

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा संदर्भ की मांग न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:-

- (i) "कन्टेनर" से अभिप्राय कोई भी ऐसा मालवाही कन्टेनर है जो सभी आनुषंगिक प्रचलित आईएसओ मानकों का अनुपालन करता हो। सामान्यरूप से इसकी अभिकल्पना मार्ग-मध्य में पुनः लदान के बिना एक या एकाधिक विधियों से सामान लाने-ले जाने की ऐसी सुविधा के रूप में की गई है जिसमें तुरंत प्रहस्तन हेतु उपकरण लगे हों और जिसमें अद्भुत पहचान अंक और चिह्न हों।
- (ii) "प्रतिदिन" से अभिप्राय कैलेन्डर का प्रत्येक दिन और उसका कोई भाग है।
- (iii) "प्रति पाली" से अभिप्राय 8 घण्टों की प्रत्येक अवधि से है।
- (iv) "पत्तन" से अभिप्राय विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) से है जहाँ "टर्मिनल" का अभिप्राय वह कन्टेनर टर्मिनल है जो अब और इसके बाद विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रचालित किया जाएगा।
- (v) "वीसीटीपीएल" का अभिप्राय विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है।
- (vi) "रीफर" से अभिप्राय माल की दुलाई के लिए किसी भी ऐसे कन्टेनर से है जिसे रेफ्रिजरेशन की आवश्यकता पड़ती है।
- (vii) "पोतान्तरण कन्टेनर" का अभिप्राय ऐसे कन्टेनर से है जो एक जलयान से छूटा है और जिसे पोतान्तरण सूची में घोषित एक जलयान पर नौभरण के उद्देश्य से वीसीटीपीएल की अभिरक्षा में सौंपा गया हो और वीसीटीपीएल की अभिरक्षा में सौंपे जाने से पहले या सौंपे जाते समय उस कन्टेनर पर उसका अंतिम पत्तन अंकित हो।
- (viii) "तटीय पोत" का अभिप्राय ऐसे किसी भी पोत से है जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच केवल व्यापार में लगा हुआ है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया हुआ वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ix) "विदेशगामी पोत" से अभिप्राय तटीय पोत के अतिरिक्त किसी भी पोत से है।
- (x) "खतरनाक कन्टेनर" से अभिप्राय उस कन्टेनर से है जिसमें आईएमओ के अन्तर्गत वर्गीकृत खतरनाक सामान भरा हो।
- (xi) "सामान्य से बड़ा कन्टेनर" से अभिप्राय उस कन्टेनर से है जो मानक कन्टेनरों के सामान्य आकार से बड़े आकार का सामान ले जा रहा हो और जिसके लिए स्लिंग्स, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती हो। क्षतिग्रस्त कन्टेनर्स और ऐसे कन्टेनर्स भी जिन्हें उठाने के लिए विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती हो, सामान्य से बड़े कन्टेनर वर्गीकृत किए जाते हैं।
- (xii) "एफसीएल" से अभिप्राय उन कन्टेनरों से है जिनमें उनकी क्षमता के अनुसार पूरा माल भरा हुआ हो।
- (xiii) "आईसीडी" से अभिप्राय अन्तर्देशीय कन्टेनर आगार है।
- (xiv) "एलसीएल" से अभिप्राय उस कन्टेनर से है जिसमें उसकी क्षमता से कम माल भरा हो (एक से अधिक आयातक / निर्यातक के माल वाला कन्टेनर)।
- (xv) "शट आऊट कन्टेनर" से अभिप्राय उस कन्टेनर से है जो वीआईएएन के संकेतों के अनुसार किसी पोत के निर्यात के लिए टर्मिनल के भीतर प्रवेश कर गया है और जो किसी भी कारण से पोत से संबंधित नहीं है।
- (xvi) "टन" से अभिप्राय 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर के एक मीट्रिक टन से है।
- (xvii) "वीआईएएन" से अभिप्राय पोत पहचान सूचना संख्या से है।

2. सामान्य

- (i) (क) भारतीय पताका वाला सामान्य व्यापार लाइसेंस युक्त विदेशगामी कोई भी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन हो सकता है।

- (ख) विदेशी पताका युक्त विदेश जाने वाला कोई भी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है ।
- (ग) ऐसे परिवर्तनों की स्थिति में, तटीय दरें लदान-पत्तन द्वारा, पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान प्रारम्भ करने के समय से प्रभावी होंगी ।
- (घ) ऐसे परिवर्तनों की स्थिति में तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतारने के कार्य को पूरा करने तक ही प्रभावी होंगी, उसके तुरंत बाद उतराई वाले पत्तनों द्वारा विदेशगामी दरें ही प्रभावी होंगी ।
- (ङ.) नौवहन महानिदेशालय से तटीय लाइसेंस प्राप्त समर्पित भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का हकदार होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी ।
- (ii) 20 फीट या उससे कम लम्बाई वाले कन्टेनर प्रशुल्क के उद्देश्य से एक टीईयू ही गिने जाएंगे ।
- (iii) अमरीकी डालरों में मूल्यवर्गित कन्टेनर संबंधी प्रभार समतुल्य भारतीय रुपयों में एकत्रित किए जाएंगे । इस उद्देश्य के लिए पोत के टर्मिनल में प्रवेश करने की तिथि को (आयात कन्टेनरों के मामले में) और कन्टेनर्स के टर्मिनल परिसर में पहुंचने की तिथि को (निर्यात कन्टेनरों के मामले में) प्रचलित और भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इसके सहायक बैंक या सार्वजनिक क्षेत्र के किसी अन्य बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर डालर मूल्यवर्गित प्रभारों के भारतीय रुपयों में पुनः परिवर्तन के लिए लागू होगी ।
- (iv) आकलित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल योग पर अगले उच्च पूर्ण रुपये में लिखे जाएंगे ।
- (v) (क) उपयोगकर्ता इस दरमान के अधीन किसी भी प्रभार के भुगतान में यदि विलम्ब करता है तो उसे उन पर दण्ड ब्याज देना होगा । इसी प्रकार वीसीटीपीएल धन वापसी में विलम्ब के लिए दण्ड ब्याज देगा ।
- (ख) दण्ड ब्याज की दर 16% वार्षिक होगी । दण्ड ब्याज वीपीटी और पत्तन उपयोगकर्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी ।
- (ग) धन वापसी / प्रतिदायों में विलम्ब, सेवाएं पूर्ण होने से या उपयोगकर्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति के, इनमें से जो भी बाद में हो, 20 दिन बाद से, गिना जाएगा ।
- (घ) उपयोगकर्ता द्वारा भुगतानों में विलम्ब, वीसीटीपीएल द्वारा बिल जारी करने की तिथि से केवल दस दिन बाद गिना जाएगा । तथापि यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहाँ महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुसार, भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना है और / या जहाँ प्रभारों का भुगतान इस दरमान में अग्रिम रूप से निर्धारित किया गया है ।
- (vi) जहाँ प्रभार, पोत के एजेन्ट या स्वामी द्वारा या कन्टेनर के स्वामी या एजेन्ट द्वारा देय है, वहां यदि पोत की एजेन्सी या स्वामित्व में या कन्टेनर के स्वामित्व या एजेन्सी में कोई परिवर्तन हो तो उस परिवर्तन के विषय में, नए एजेन्ट या स्वामी के नाम-पते सहित, वीसीटीपीएल को अग्रिम रूप से सूचित करना होगा । इस पेरोग्राफ के उद्देश्य से एजेन्सी में परिवर्तन उस तिथि से प्रभावी होगा जिस तिथि को अधिसूचना वीसीटीपीएल में प्राप्त की जाएगी या ऐसी बाद वाली तिथि से यदि वीसीटीपीएल को अग्रिम रूप से अधिसूचित कर दिया गया था ।
- (vii) कन्टेनरों के भण्डारण पर प्रभारों के मामले को छोड़कर, 20 फीट से बड़े और 40 फीट तक की लम्बाई के कन्टेनरों पर, कन्टेनरों के लिए सभी प्रभार, 20 फीट या उससे कम लम्बाई वाले कन्टेनरों पर लागू होने वाले प्रभारों का 150% होंगे । 40 फीट से अधिक लम्बे और 45 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनरों पर लगने वाले सभी प्रभार 20 फीट या उससे कम लम्बाई वाले कन्टेनरों पर लगने वाले प्रभार का 200% होंगे ।
- (viii) खतरनाक कार्गो कन्टेनर्स / सामान्य से बड़े कार्गो कन्टेनर्स के मामले में कन्टेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए निर्धारित लागू प्रहस्तन प्रभारों के ऊपर 25% प्रीमियम लगाया जाएगा ।
- (ix) प्रशुल्क पुस्तक में दिए प्रभार लगने वाले सभी करों के अतिरिक्त हैं । सभी लगने वाले कर वास्तविक पर एकत्रित किए जाएंगे ।
- 3. प्रयोज्यता**
- (i) आयात और निर्यात दरें तब लगेंगी जब :
- (क) जब एक लदा हुआ या खाली कन्टेनर पोत से छोड़ा जाता है, रवाना किया जाता है और कन्टेनर यार्ड में रख दिया जाता है और अन्ततोगत्वा वीसीटीपीएल के बाहर सौंपा जाता है या
- (ख) एक लदा हुआ या खाली कन्टेनर वीसीटीपीएल यार्ड में प्राप्त किया जाता है, रवाना किया जाता है और कन्टेनर यार्ड में रखा जाता है और अन्ततोगत्वा जहाज पर चढ़ाया जाता है ।

- (ii) एक लदे हुए या खाली कन्टेनर पर पोतान्तरण कन्टेनर दरें तब लगेंगी जब इसे प्रथम वाहक से वीसीटीपीएल परिसर पर छोड़ा जाएगा और यह वीसीटीपीएल की अभिरक्षा में तब तक रहेगा जब तक इसे वीसीटीपीएल द्वारा एक नामित दूसरे वाहक पर इसकी मूल स्थिति में पोतान्तरित नहीं कर दिया जाता है ।
- (iii) एक लदे हुए कन्टेनर पर पुनः निर्यात कन्टेनर दरें तब लगेंगी जब :
- (क) इसे प्रथम वाहक से वीसीटीपीएल परिसर पर छोड़ा जाता है और वहां यह वीसीटीपीएल की अभिरक्षा में तब तक रहता है जब तक पुनः निर्यात नहीं कर दिया जाता है ;
- (ख) पहले वाहक से छोड़े जाने की क्रियापूर्ण होने के बाद 72 घंटे के भीतर पुनःनिर्यात के लिए घोषित किया जाता है । और
- (ग) वीसीटीपीएल को दूसरे वाहक के लंगर डालने से कम से कम 24 घण्टे पहले इसके पुनः निर्यात के बारे में सूचित किया जाता है । पुनःनिर्यात कन्टेनर आयात निर्यात कंटेनर नौभरण दरों का भुगतान करेंगे किन्तु यदि वे उपरोक्त शर्तें पूरी करते हैं तो वे पोतान्तरण कन्टेनरों को लागू निःशुल्क भण्डारण अवधि का लाभ उठा सकेंगे ।
- (iv) जब कभी किसी कन्टेनर को ग्राहक के अनुरोध पर यार्ड में स्थानान्तरित किया जाएगा तब रिशफलिंग दरें लागू होंगी ।

1. कन्टेनर प्रचालन**1.1. आयात और निर्यात कन्टेनरों के लिए नौभरण प्रभार**

		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		20 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर
(क)	क्वे क्रेन प्रभार - लदे हुए और खाली	17.50 अमरीकी डालर	26.25 अमरीकी डालर	रु. 756/-	रु. 1134/-
(ख)	क्वे से क.या. तक और व्युत्क्रम में लाना-ले जाना और उठाना / रखना - लदे हुए - खाली	रु. 1050/- रु. 520/-	रु. 1575/- रु. 780/-	रु. 1050/- रु. 520/-	रु. 1575/- रु. 780/-
(ग)	रेल यार्ड से / तक आईसीडी के कन्टेनरों को लाना - ले जाना और उठाना रखना - लदे हुए - खाली	रु. 1740/- रु. 870/-	रु. 2610/- रु. 1305/-	रु. 1740/- रु. 870/-	रु. 2610/- रु. 1305/-

नोट :-

- (1) "विदेश आगमन" और "विदेश प्रस्थान" के मामलों में कन्टेनर्स का प्रभार डालरों में होगा ।
- (2) "तटीय आगमन" और "तटीय प्रस्थान" के मामलों में कन्टेनर्स का प्रभार रुपये में होगा ।
- (3) उपरोक्त मद सं. (क) के मामले में, सेवाओं में, क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बाँधना-खोलना भी सम्मिलित है ।
- (4) उपरोक्त मद सं. (ख) के मामले में, सेवाओं में, क्वे साइड से और तक यातायात, भंडारण के लिए कन्टेनर यार्ड पर उठाना और व्युत्क्रम और ग्राहक के वाहन से / पर कन्टेनर को उतारना और चढ़ाना भी सम्मिलित है ।
- (5) उपरोक्त मद सं. (ग) के मामले में, सेवाओं में, क्वे साइड तक और यातायात कन्टेनर यार्ड में भंडारण के लिए उठाना / रखना और रेल यार्ड तक यातायात और कन्टेनर को रेलगाड़ी पर लादना या व्युत्क्रम सम्मिलित है ।
- (6) लदान के लिए स्वीकार किए जाने वाले पोत के लंगर डालने से कम से कम 6 घंटा पहले निर्यात कन्टेनर वीसीटीपीएल को सौंपने होंगे ।

1.2. पोतान्तरण कन्टेनरों के लिए नौभरण प्रभार

विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में)		तटीय पोत (रुपयों में)	
20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
17.10	25.65	821	1231

नोट :-

- (1) सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतारना और लादना) यातायात और लिफ्ट्स, पोत और यार्ड पर व्यवस्थित रखने की योजना बनाना, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और पोत, वीसीटीपीएल और नौवहन / लदान क्षेत्र के बीच स्थानान्तरण सम्मिलित हैं ।
- (2) वीसीटीपीएल के बाहर सड़क या रेल मार्ग द्वारा सौंपे गए किसी भी पोतान्तरण कन्टेनर पर आयात / निर्यात कन्टेनर दरें प्रभार्य होंगी ।
- (3) उपरोक्त प्रभार, बांधने-खोलने के प्रभारों सहित, पहले वाहक से उतारने से दूसरे वाहक पर लदाई तक पोतान्तरण के पूरे चक्र पर लागू होते हैं ।
- (4) मद सं. 1.8 के अनुसार उस समय शट-आऊट प्रभार लागू होंगे :-
 - (i) यदि मूल रूप से नामित वाहक के लंगर डालने के बाद वाहक बदला जाता है ।
 - (ii) यदि पहले वाले वाहक के लंगर डालने के बाद, बाद वाले वाहक से नामन पहले वाले वाहक के लिए बदला जाता है ।

1.3. चढ़ाना या उतारना

		विदेशगामी पोत (रुपयों में)		तटीय पोत (रुपयों में)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
(क)	लदे हुए	400/-	600/-	400/-	600/-
(ख)	खाली	200/-	300/-	200/-	300/-

1.4. एक प्रचालन के लिए हैच कवर प्रहस्तन (खोलना और बंद करना दोनों)

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(क)	कवे पर हैच कवर रखने / उतारे बिना	12.60	605
(ख)	कवे पर हैच कवर रखने / उतारने सहित	31.50	1512

नोट :-

- (1) यदि केवल एक ही गतिविधि होगी, तो अर्थात् खोलने या बंद करने वाले प्रचालनों में से कोई एक, आधी दर लागू होगी।

1.5. पोत के भीतर कन्टेनरों का स्थानान्तरण (पुनः व्यवस्था)

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में)		तटीय पोत (रुपयों में)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
(क)	लदे हुए या खाली कन्टेनर, उतारने और पुनः नौभरण द्वारा स्थानान्तरित	22.50	33.75	1080	1620
(ख)	लदे हुए या खाली कन्टेनर उतारने और पुनः नौभरण के बिना स्थानान्तरित	7.65	11.48	367	551

नोट :-

- (1) पुनः व्यवस्थित किए गए कन्टेनरों और उनमें भरे सामान पर कोई भी बंदर-भाड़ा नहीं लगेगा।

1.6. अतिरिक्त हलचल

		विदेशगामी पोत (रुपयों में)		तटीय पोत (रुपयों में)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
(क)	लदे हुए और खाली	रु. 500/-	रु. 750/-	रु. 500/-	रु. 750/-

नोट :-

- (1) अतिरिक्त हलचल प्रभार तब लगता है जब ग्राहक के अनुरोध पर कन्टेनर को वीसीटीपीएल के भीतर ट्रेलर की मदद से हिलाने की आवश्यकता हो।

1.7. रीफर से संबंधित और अन्य सामान्य सेवाएं

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
प्रति कन्टेनर			
(क)	दौरापूर्व निरीक्षण (विद्युत की आपूर्ति सहित)	20.00	960/-
(ख)	विद्युत की आपूर्ति (कनेक्शन जोड़ने और कनेक्शन हटाने, रीफर यार्ड में प्रबोधन सहित) प्रति 8 घण्टा या उसका भाग		
	- लम्बाई में 20 फीट से अधिक नहीं	4.95	238.00
	- लम्बाई में 20 फीट से अधिक	7.45	358.00

नोट :-

- (1) सेवाओं में केवल प्लग लगाना / प्लग हटाना और तापमान का प्रबोधन करना ही सम्मिलित है। रीफर्स में यदि कोई खराबी आएगी तो उसका किसी प्रकार का अनुरक्षण नहीं किया जाएगा।
- (2) रीफर कन्टेनर का दौरापूर्व निरीक्षण एक वैकल्पिक सेवा है और जब अनुरोध किया जाएगा तब प्रदान की जाएगी।
- (3) ये प्रभार पुनः व्यवस्थित रीफर कन्टेनरों पर लागू होंगे।

1.8. शट-आऊट कन्टेनर के लिए प्रभार

- (i) जहाँ कोई निर्यात कन्टेनर या पोतान्तरण कन्टेनर या पुनः निर्यात कन्टेनर शट-आऊट है और बाद में वीसीटीपीएल के बाहर सौंपा जाता है, वहाँ निम्नलिखित दरें लागू होंगी :-

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में)		तटीय पोत (रुपयों में)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
(क)	लदे हुए और खाली	17.10	25.65	821.00	1231.00

- (ii) जहाँ कन्टेनर एक पोत द्वारा शट-आऊट हुआ हो और बाद में, दूसरे पोत द्वारा नौभारित किया गया हो; या
 - (क) मूल रूप से नामित वाहक द्वारा लंगर डालने के बाद वाहक बदल दिया गया हो; या,
 - (ख) पहले वाहक द्वारा लंगर डालने के बाद नामन, बाद वाले वाहक से बदल कर पहले वाले वाहक के प्रति कर दिया गया हो,

नौभरण प्रभारों के अतिरिक्त;

- (क) उपरोक्त मद सं. (क) के अनुसार भी प्रभार लागू होंगे।
- (ख) कन्टेनर को मद सं. 1.11 के अनुसरण में, कन्टेनर के प्रथम बार ग्रहण करने के समय से, निःशुल्क भण्डारण प्रदान किया जाएगा। यदि निःशुल्क भण्डारण अवधि अधिक हो जाती है, भण्डारण भाड़ा निःशुल्क अवधि की समाप्ति से उठाए जाने के समय तक परिकलित किया जाएगा।

1.9. बंदर - भाड़ा

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में)		तटीय पोत (रुपयों में)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर
(क)	प्रति कन्टेनर	0.90 अमरीकी डालर	1.35 अमरीकी डालर	रु. 43/-	रु. 65/-
(ख)	प्रत्येक कन्टेनर में लदे सामान पर	रु. 495/-	रु. 743/-	रु. 495/-	रु. 743/-

नोट :-

- (1) "विदेश आगमन" और "विदेश प्रस्थान" के मामलों में कन्टेनरों के प्रभार डालर में होंगे।
- (2) "तटीय आगमन" और "तटीय प्रस्थान" के मामलों में कन्टेनरों के प्रभार रुपयों में होंगे।
- (3) आईसीडी, पोतान्तरण, एलसीएल और एफसीएल और खाली कन्टेनरों सहित सभी प्रकार के कन्टेनरों पर बंदर-भाड़ा लागेगा।

1.10. अतिरिक्त प्रभार

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में)		तटीय पोत (रुपयों में)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाला कन्टेनर
1.10	सीधा लदान -लदा हुआ और खाली	10.00 अमरीकी डालर	15.00 अमरीकी डालर	रु. 480/-	रु. 720/-
1.11	रिशफर्लिंग -लदा हुआ और खाली	रु. 600/-	रु. 900/-	रु. 600/-	रु. 900/-
1.12	ट्रक में लदान -लदा हुआ और खाली	रु. 500/-	रु. 750/-	रु. 500/-	रु. 750/-
1.13	नौभरण स्थिति में परिवर्तन -लदा हुआ और खाली	रु. 675/-	रु. 1013/-	रु. 675/-	रु. 1013/-
1.14	कन्टेनर की स्थिति में परिवर्तन -प्रति कन्टेनर	रु. 100/-			
1.15	दस्तावेजों का निरस्तीकरण - प्रति ईआईआर	रु. 75/-			
1.16	एक द्वार खोलने का प्रभार प्रति कन्टेनर	रु. 500/-			
1.17	सील लगाना (प्रति कन्टेनर)	रु. 100/-			
1.18	"खतरनाक स्टिकर" लगाना/हटाना (प्रति कन्टेनर)	रु. 100/-			
1.19	रीफर रन परीक्षण (प्रति कन्टेनर)	रु. 500/-			
1.20	रीफर कन्टेनर का पूर्व-शीतन(प्रति कन्टेनर)	रु. 500/-			
1.21	वाहन पर सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कन्टेनर)	रु. 400/-			
1.22	रीफर कन्टेनरों का प्लग लगाना / हटाना (प्रति कन्टेनर)	रु. 50/-			
1.23	खतरनाक कन्टेनरों की घोषणा न करना / गलत घोषणा करना (प्रति कन्टेनर)	रु. 3000/-			

नोट :-

- (1) सीधा लदान प्रभार तब लगता है जब ग्राहक के अनुरोध पर वीसीटीपीएल बंद होने के निर्धारित समय के बाद भी किसी निर्यात कन्टेनर को स्वीकार करता है। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में लगने वाले सभी प्रभारों के अतिरिक्त है।
- (2) रिशफर्लिंग प्रभार तब लगता है जब वीसीटीपीएल, ग्राहक के अनुरोध पर यार्ड में कन्टेनरों को रिशफल करता है।
- (3) ट्रक में लदान का प्रभार तब लगता है जब ग्राहक के अनुरोध पर, सामान्य कन्टेनर की स्थिति को आईसीडी कन्टेनर में बदला जाता है।
- (4) नौभरण स्थिति में परिवर्तन का प्रभार तब लागू होता है जब
 - (i) वीसीटीपीएल परिसर में किसी पोतान्तरण कन्टेनर को एक आयात कन्टेनर के रूप में बदला जाता है।
 - (ii) वीसीटीपीएल परिसर में किसी आयात कन्टेनर को पुनः निर्यात किया जाता है।
 - (iii) किसी निर्यात कन्टेनर को वीसीटीपीएल परिसर से बाहर सौंपा जाता है।
 - (iv) एक पोतान्तरण कन्टेनर को मूल रूप से नामित वाहक के लंगर डालने से 8 घंटे से भी अधिक समय पूर्व एक अन्य दूसरे वाहक के लिए या पुनः नामित वाहक के लिए, इसमें से जो भी पहले हो, नामित कर दिया जाता है या
- (5) कन्टेनर स्थिति में परिवर्तन का प्रभार तब-तब प्रत्येक बार लगता है जब-जब किसी आयात और निर्यात कन्टेनर का विवरण, वीसीटीपीएल द्वारा कार्रवाई किए जाने के बाद बदला जाता है।

- (6) **निरस्तीकरण प्रभार** तब लगता है जब ग्राहक के अनुरोध पर ईआईआर को निरस्त किया जाता है।
- (7) **“एक द्वार खोलना” प्रभार** उस कन्टेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार्य होता है जिसके लिए केवल एक द्वार खुला रखने की आवश्यकता होती है (जैसे, प्याज़) और जब द्वार खोलना और सुरक्षा टर्मिनल द्वारा सम्पन्न किए जाते हैं।
- (8) **सील लगाना-**
रेलमार्ग / सड़कमार्ग / समुद्रीमार्ग से, समुचित बोटल-सील के बिना, टर्मिनल में पहुँचने वाले प्रत्येक कन्टेनर पर, उसे प्रवेश करने देने से पहले, बोटल-सील लगाई जाएगी। यह कार्य नौवहन लाइनों की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। जिन कन्टेनरों पर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाएगी, उन कन्टेनरों की सूची नौवहन लाइनों को प्रदान की जाएगी।
- (9) **“खतरनाक स्टिकर” लगाना / हटाना -** आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाला खतरनाक स्टिकर, खतरनाक कार्गो ले जाने वाले कन्टेनर पर ही लगाया जाएगा। इसी प्रकार, खतराविहीन कार्गो ले जा रहे कन्टेनर पर लगे पुराने स्टिकरों को हटा दिया जाएगा। प्रत्येक मामले में, ग्राहक को चाहिए कि वह वीसीटी को, यह गतिविधि टर्मिनल के भीतर करवाने के लिए, लिखित में अनुरोध करे।
- (10) **रीफर रन परीक्षण -** रीफर-रन परीक्षण ग्राहक के लिखित अनुरोध पर ही किया जाएगा। इसके अन्तर्गत रन परीक्षण के दौरान विद्युत की आपूर्ति और रीफर का प्रबोधन ही आते हैं। रन परीक्षण में रीफर मशीनरी की चालू हालत की जांच और उस स्थिति की ग्राहक को सूचना देना शामिल हैं।
- (11) **रीफर कन्टेनरों का पूर्व-शीतन-** रीफर कन्टेनर को अनुरोधित तापमान तक पहले से शीतल किया जाएगा, बशर्ते कन्टेनर का निरीक्षण कर लिया गया हो और वह चालू हालत में हो।
- (12) **वाहन पर सीमाशुल्क निरीक्षण-** किसी कन्टेनर का वाहन पर निरीक्षण एक नामित बिन्दु तक ही करने दिया जाएगा। कन्टेनर के दरवाजे केवल सीमाशुल्क के पर्यवेक्षण में ही खोले जा सकते हैं। टर्मिनल के परिसर में किसी प्रकार की भरने की / खाली करने की, यहाँ तक कि आंशिक रूप से भी, अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (13) **कन्टेनरों का प्लग लगाना / प्लग हटाना -** जलयान के बोर्ड पर / रेल पर / ट्रक पर रीफर कन्टेनरों के प्लग हटाने / प्लग लगाने का कार्य ग्राहक के अनुरोध पर किया जाएगा।
- (14) **खतरनाक कन्टेनर की घोषणा न करना / गलत-घोषणा करना -** आईएमसीओ नियमों के अनुसार ग्राहक को कार्गो की खतरनाक किस्म की घोषणा करनी है और वीसीटीपीएल को प्रासंगिक खतरनाक विवरण प्रस्तुत करना है। उपरोक्त प्रभार कन्टेनर की खतरनाक किस्म की घोषणा न करने या गलत घोषणा करने के लिए है।

तथापि घोषणा न करने या गलत घोषणा करने से पैदा होने वाली परिस्थितियों की जिम्मेदारी और खामियाजा ग्राहक की ओर होगा।

1.11. कन्टेनरों के भण्डारण के लिए प्रभार

(क) आयात-लदे कन्टेनर्स

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में प्रतिदिन)		तटीय पोत (रुपयों में प्रतिदिन)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
(i)	पहले पाँच दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	6 से 15 वें दिन	2.25	4.50	108	216
(iii)	16 वें दिन से 30 वें दिन	4.50	9.00	216	432
(iv)	30 दिन से आगे	9.00	18.00	432	864

(ख) निर्यात - लदे कन्टेनर

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में प्रतिदिन)		तटीय पोत (रुपयों में प्रतिदिन)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
(i)	पहले 12 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	13वें दिन से 20 वें दिन	2.25	4.50	108	216
(iii)	21 वें दिन से 30 वें दिन	4.50	9.00	216	432
(iv)	30 दिन से आगे	9.00	18.00	432	864

(ग) खाली कन्टेनर्स - आयात

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में प्रतिदिन)		तटीय पोत (रुपयों में प्रतिदिन)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
(i)	पहले 12 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	13वें दिन से 20 वें दिन	2.25	4.50	108	216
(iii)	21 वें दिन से 30 वें दिन	4.50	9.00	216	432
(iv)	30 दिन से आगे	9.00	18.00	432	864

(घ) खाली कन्टेनर्स - निर्यात

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में प्रतिदिन)		तटीय पोत (रुपयों में प्रतिदिन)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
(i)	पहले 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	8 वें दिन से 15 वें दिन	2.25	4.50	108	216
(iii)	16 वें दिन से 30 वें दिन	4.50	9.00	216	432
(iv)	30 दिन से आगे	9.00	18.00	432	864

(ङ.) आईसीडी कन्टेनर्स - लदे हुए और खाली

		विदेश गामी पोत (अमरीकी डालरों में प्रतिदिन)		तटीय पोत (रुपयों में प्रतिदिन)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
(i)	पहले 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	16 वें दिन से 30 वें दिन	2.25	4.50	108	216
(iii)	31 वें दिन से 45 वें दिन	4.50	9.00	216	432
(iv)	45 वें दिन से आगे	9.00	18.00	432	864

(च) पोतान्तरण / पुनः निर्यात-लदे हुए और खाली कन्टेनर्स

		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालरों में प्रतिदिन)		तटीय पोत (रुपयों में प्रतिदिन)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
(i)	पहले 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii)	31 वें दिन से 45 वें दिन	2.25	4.50	108	216
(iii)	46 वें दिन से 60 वें दिन	4.50	9.00	216	432
(iv)	60 वें दिन से आगे	9.00	18.00	432	864

नोट :-

- (1) कन्टेनर की भण्डारण अवधि, उतरने के दिन से अगले दिन से आरम्भ होकर लदाई / सुपुर्दगी / कन्टेनर के हटाए जाने के दिन तक गिनी जाएगी ।
- (2) निःशुल्क समय की गणना के उद्देश्य से रविवार के दिन, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के प्रचालन-रहित दिनों को गिना नहीं जाएगा ।
- (3) उन पोतान्तरण कन्टेनरों को, बाद में जिनकी स्थिति स्थानीय एफसीएल / एलसीएल या आईसीडी कन्टेनर में बदल जाएगी, रियायती भण्डारण प्रभारों को छोड़ना पड़ेगा । ऐसे कन्टेनरों के भण्डारण-प्रभार आयात कन्टेनर भण्डारण प्रशुल्क के समान वसूले जाएंगे ।
- (4) शट-आऊट कन्टेनरों के लिए कुछ भण्डारण अवधि उस दिन के बाद वाले दिन से, जिस दिन कन्टेनर शट आऊट हो जाएगा, उस दिन तक गिनी जाएगी जिस दिन कन्टेनर पोत पर लद जाएगा / सौंप दिया जाएगा ।
- (5) परित्यक्त कन्टेनरों / शिप्स ओन्ड कन्टेनरों पर भण्डारण प्रभार, निम्नलिखित शर्तों के अधीन उस तिथि तक, जिस तिथि को लिखित में परित्याग की सूचना मिलेगी या कन्टेनर के उतारे जाने के बाद 75 दिन तक इनमें से जो भी पहले हो लगाया जाएगा ।
 - (i) परेषिती परित्याग का पत्र कभी भी जारी कर सकता है ।
 - (ii) यदि परेषिती परित्याग का इस प्रकार का पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो निम्नलिखित शर्तों के अधीन, कन्टेनर एजेंट / एमएलओ भी परित्याग पत्र जारी कर सकते हैं :
 - (क) लाइन सामान के साथ कन्टेनर की अभिरक्षा ग्रहण करेगी और या तो इसे वापस लेगी या उसे पत्तन - परिसर से हटाएगी ; और
 - (ख) कन्टेनर की अभिरक्षा ग्रहण करने से पहले लाइन, कार्गो और कन्टेनर पर इकट्ठा हुए सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी ।
 - (iii) कन्टेनर एजेंट / एमएलओ सभी आवश्यक औपचारिकताएं निभाएंगे और उसके परिवहन और रिक्तीकरण का व्यय वहन करेंगे । यदि वे निर्धारित अवधि में इस प्रकार की कार्रवाई करने में असफल रहते हैं तो कन्टेनर पर भण्डारण प्रभार उस समय तक लगता रहेगा जब तक शिपिंग लाइन द्वारा कार्गो को खाली करने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाइयां नहीं कर ली जाती ।
 - (iv) यदि कन्टेनर सीमा शुल्क प्राधिकारियों के कब्जे में ले लिया गया है या उन्होंने उसे जब्त कर लिया है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय सीमा में खाली नहीं किया जा सकता तो भण्डारण प्रभार उस दिन लगना रुक जाएगा जिस दिन सीमा शुल्क प्राधिकारी कार्गो मुक्ति का आदेश जारी कर देंगे बशर्त लाइन्स आवश्यक औपचारिकताएं निभाती रहे और परिवहन तथा रिक्तीकरण का व्यय भी वहन करें । अन्यथा, कब्जे में लिए गए / जब्त किए गए कन्टेनरों को, लाइन्स / परेषिती द्वारा, पत्तन परिसर से सीमा शुल्क बंधित क्षेत्र में हटवाना चाहिए और उस मामले में भण्डारण प्रभार उस दिन से लगना बंद हो जाएगा जिस दिन कन्टेनर हट जाएगा ।

1.12. कचरा हटवाने के लिए प्रभार

पोत के बोर्ड पर जमा हुए कचरे को हटवाने के लिए ट्रक के प्रति फेरे की दर से रु. 3500/- समेकित प्रभार देय होगा ।

1.13. ताजे जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

विदेशगामी पोतों के लिए ताजे पानी की आपूर्ति के लिए 3.241 अम.डालर प्रति 1000 लिटर या उसका भाग की दर से न्यूनतम प्रभार 16.205 अम. डालर लिया जाएगा ।

तटीय पोतों के लिए ताजे पानी की आपूर्ति हेतु रु. 108.90 प्रति 1000 लिटर या उसका भाग की दर से न्यूनतम प्रभार रु. 544.50 लिया जाएगा ।

1.14. छूट

जब बीसीटीपीएल के उपकरण खराब हों या किसी अन्य उपयोगकर्ता द्वारा किराए पर लिए होने के कारण या किसी अन्य कारण से उपलब्ध न हों तब पोत के गीयर उपयोग करते हुए कन्टेनरों की लदाई / उतराई के प्रचालन को जारी रखने के लिए बीसीटीपीएल की पूर्वानुमति से निम्नानुसार छूट लागू होगी :

क्र. सं.	विवरण	विदेशगामी पोत (प्रति कन्टेनर अमरीकी डालर में)		तटीय पोत (प्रति कन्टेनर रुपये में)	
		20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर	20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई वाले कन्टेनर
1.	यदि पोत से तट पर या व्युत्क्रम में लदाई / उतराई के लिए पोत के गीयर्स उपयोग किए गए हैं ।	6.00	9.00	288	432

1. शहर वापिस आने वाले, निजी उपकरणों द्वारा प्रहस्तित कन्टेनरों के लिए कोई छूट ग्राह्य नहीं होगी ।

खण्ड -II**2. अन्य सेवाएं****2.1 आगन्तुक प्रवेश पत्र**

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क) प्रति आवेदन	रु. 200/-	रु. 50/-	रु. 20/-
(ख) प्रति प्रतिस्थापना	रु. 50/-	रु. 50/-	रु. 20/-

2.2 वाहन प्रवेश पत्र

प्रति प्रवेश	रु. 75/-
--------------	----------

2.3 फोटोग्राफी

(क) फिल्म की शूटिंग और फोटोग्राफी	रु. 8500/- प्रति दिन
(ख) आयातीत / निर्यातीत सामान के फोटोग्राफ लेने के लिए	रु. 425/- प्रति दिन
(ग) बेड़ों और अन्यो के फोटोग्राफ लेने के लिए	रु. 215/- प्रति दिन
(घ) वीडियोग्राफी (प्रचालनीय गतिविधियों से संबंधित)	रु. 2550/- प्रति दिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 15th September, 2003

No. TAMP/16/2003-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for fixation of tariffs for its Container Terminal at the Visakhapatnam Port as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/16/2003-VPT****The Visakha Container Terminal Private Limited**

Applicant**ORDER**

(Passed on this 10th day of September 2003)

This case relates to a proposal received from the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for fixation of tariff for its container terminal at the Visakhapatnam Port Trust (VPT).

2.1. A Concession and Licence Agreement (CLA) was signed between the VCTPL and the VPT on 11 September 2002 for developing the multipurpose berth in the outer harbour of the Visakhapatnam Port as a Container Terminal on BOT basis for thirty years.

2.2. The VCTPL has made the following main points in its proposal:

- (i). It is expected to give 15 moves per berth hour from the commencement of operation upto 5 years and thereafter 30 moves per berth hour as per the terms of the CLA.
- (ii). In the third phase, when the throughput level reaches 100,000 TEUs, container handling equipment are to be installed as per the terms of the CLA. However, in order to provide better services to the trade it has planned to provide two quay-side gantry cranes from first year of commercial operation itself.
- (iii). The total investment is estimated at Rs.105.72 crores; the Debt equity ratio is assumed to be 63:37.
- (iv). No variation in exchange rate is assumed. An annual escalation factor of 5% for repairs and maintenance, 8% for fuel and 10% for employee expenses has been assumed.
- (v). Royalty payable to the VPT is Rs.50.00 per TEU in the first and second year of operation year as per the CLA terms and this payment has been included in the financial statement submitted for tariff fixation. In case this item is not considered as admissible cost for fixation of tariff, the surplus will be less to that extent and will also reduce the return on investment. Hence it has requested to consider royalty payment to the VPT as an admissible item of cost for computation of tariff as was done in case of the NSICT.
- (vi). At the proposed tariffs, the financial statements indicate deficit of Rs.20.97 crores for the year 2003-04 and Rs.19.41 crores for the year 2004-05, after considering return on equity at the rate of 20% linked to capacity utilisation.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the VCTPL dated 20 February 2003 was forwarded to concerned user organisations for their comments.

4. The comments received from the above users were forwarded to the VCTPL for their comments. In response to this the VCTPL has offered the following main comments:

- (i). None of the container terminals offer separate concession in tariff for coastal container and hence it does not intend to offer any special treatment for coastal containers.
- (ii). Shut out charges are basically penal charges to encourage healthy practices at the terminal and to avoid unnecessary hindrances in smooth flow of operation. The proposed charges are much lower than the tariff levied at the JNPT and the NSICT.

- (iii). Volumes handled by the CCTL are far higher than the throughput projections made by it. Hence, the proposed quay crane charge appears to be higher in comparison to the CCTL tariff.
- (iv). The repair and maintenance cost seems higher and works out to nearly 40% of the revenue because of the low throughput projection in the initial years.
- (v). It intends to provide better productivity and faster turnaround of vessels, which really is expected from the privatisation process. In view of this, a conscious decision was taken for installing handling equipment like RMQGCs from first phase of the commercial operation.
- (vi). The current cost of handling container at the VPT cannot be compared with the proposed tariff as substantial investment have been made by it to have value added services and to enhance productivity levels.

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal and examination of the information furnished by the VCTPL, it was requested to furnish additional information / clarification on various points. In response, the VCTPL has furnished the requisite information. Some of the main points are summarised below:

- (i). Although as per the Concession License Agreement (CLA) it is expected to commission the equipment in the third phase when the throughput level reaches 100,000 TEUs it has provided two quay-side gantry cranes from first year of commercial operation itself in order to provide better services to the trade. With the available berth length, back-up space and container handling equipment provided initially, the present capacity of the terminal is assessed to be 100,000 TEUs.
- (ii). The per TEU power cost at VCTPL is higher than the CCTL and the NSICT because of lower traffic projections as compared to the other two terminals.
- (iii). The management expense is the additional marketing expense to be incurred for the initial period of first five years to attract trade. It includes cost for short video films, web site creation, extensive traveling for road shows, etc. This is an unavoidable cost for a start up terminal to achieve the projected throughput and hence should be reckoned with as per its estimates. This expense should not be treated as deferred revenue expenditure.
- (iv). The rent for back up space is computed on the back up area of 130,000 sq. mtrs. at the rate of Rs.4.05 per sq.mtrs. as per the rates prescribed in the VPT Scale of Rates.

In addition to this, the VPT has demanded one year rent as premium as well as one year rent as security deposit i.e. Rs.113.51 lakhs which has been paid by it under protest. The impact of the premium and security deposit paid to the VPT under protest are, however, not considered in the financial statements.

- (v). The break up of the land and building cost estimates has been furnished though no documentary evidence is submitted to support its estimates.
- (vi). The container handling equipment like RMQGCs and RTGCs provided at the terminal are second hand equipment and hence not covered by guarantee/warranty. To a query raised by us to revise the maintenance estimate in light of the terms specified in the CLA, it has clarified that the percentages shown in CLA towards maintenance cost are for new equipment. Since equipment provided by it in the initial phase are old, the maintenance cost is taken at 5% of the equipment cost. The maintenance of wharf is also to be done by the licensee and hence this cost element has also been considered in the financial statement.

- (vii). It is not possible to furnish activity-wise costing in the absence of detailed costing procedures in place. This information shall be compiled after the results of first financial year.
- (viii). Preliminary expenses has been amortised by it over ten years period. If this expense in ammortised over entire concession period as stated by the TAMP, the impact thereof on the tariff proposal will only be marginal.
- (ix). Since the hazardous and over dimensional containers require special facilities and larger storage space to meet the safety standards prescribed by competent authorities despite low volumes, it is proposed to levy 50% premium. If this is reduced to 25% by the Authority to maintain uniformity with other terminal operators the same is acceptable.
- (x). The rate for ICD containers should have been 100% more than normal containers taking into consideration additional lift on/lift off operation and one additional movement involved. However, in order to attract the trade, it has pegged at 50% higher than the rates for transportation from/ to CY.
- (xi). It does not intend to give any concession for transshipment containers in the initial few years as prescribed at the CCTL and the PSASICAL and hence the charges for transshipment containers are prescribed at almost double the charges for handling normal import/export containers.
- (xii). The turn around time for vessels will reduce by 40% and similarly the productivity level will rise by 40% in comparison to the existing standards. This increase in productivity level with the use of equipment envisaged justifies the proposed tariff.

5.2. The VPT was also requested to furnish additional information on the various points. In response to our queries, the VPT has furnished the relevant information. Some of the main points are summarised below:

- (i). The back-up area measuring 1,64,500 sq. mtrs. is leased out to the BOT licensee under Customs area (yet to be notified by the Customs). The annual lease rentals for 1,64,500 sq.mtrs. of area works out to Rs.74.47 lakhs by applying the lease rentals of Rs.181.10 per 100 sq.mtrs per fortnight for open stack space as per the rate prescribed by the TAMP in its Scale of Rates.
- (ii). It has confirmed that the VCTPL has not considered the financial impact of one year land lease rentals as non-refundable premium and one year land lease rentals as refundable security deposit payable to the port as per the land lease agreement in force.
- (iii). The assessed capacity of the container terminal is about 2,40,000 TEUs(ultimate) and is expected to reach this level in the 11 th year.

5.3. The VPT has, however, not given its comments on reasonableness of land and building cost and the assessed capacity of the container terminal at the time of handing it over to the VCTPL despite being requested specifically.

6. A joint hearing in this case was held on 8 May 2003 at the VPT premises in Visakhapatnam. At the joint hearing, the VCTPL, VPT and the concerned users have made their submissions.

7.1. As decided in the joint hearing, the VCTPL was requested to explain why return should be allowed on investment made in equipment in deviation of provisions in the CLA, to submit an agreed proposal with the VPT, SCI and CSLA for prescription of interim rates till a final decision is taken on the proposal and to submit a revised proposal based on the market rates instead of a total cost based tariffs.

7.2. The VCTPL and the VPT have furnished clarification regarding investment made by the VCTPL in deviation of the CLA provisions and on other issues emerged at the joint hearing as summarised below:

Clarification furnished by the VCTPL

- (i). There is no deviation in investment made on two number of quay cranes; it is as per the terms specified in the CLA. The equipment procurement plan (Appendix 13 of CLA) requires the licensee to hire/purchase one unit of mobile harbour crane to achieve 15 moves as per tender requirement. A budgetary quotation received clearly indicates that the cost of a mobile harbour crane (on CIF Vizag basis with 50% duty) would have been the same or more than what has been invested by it on two numbers of second hand gantry cranes.
- (ii). The outline in CLA is only an indication of equipment to be installed and the choice of the equipment lies with licensee. Moreover, the investment pattern is only indicative of the minimum amount to be invested by the licensee. The RMQCs were found to be more appropriate equipment to attract lines to Visakha Container Terminal.
- (iii). The logic of providing minimum equipment has been further corroborated by stating the investment projected by the CHPT way back in 1980 for starting the container for traffic less than 20,000 TEU's at that point of time.

Clarification furnished by the VPT

- (i). As per the tentative year-wise equipment procurement plan (Appendix – 14 of the CLA), 2 numbers of reach stackers, 8 numbers of tractor trailers in the 1st year of operation and 1 Harbour mobile crane during the 2nd year of operation at a total cost of Rs.22.44 crores are to be provided.
- (ii). The VCTPL has, however, erected 2 numbers of second hand refurbished RMQC and proposed to deploy 4 numbers reach stackers to put the terminal into operation. An investment of Rs.58.92 crores for mechanical equipment has been projected by the VCTPL.
- (iii). The VPT has not clearly indicated that the investment made by the VCTPL on the equipment is reasonable but, has made a statement that the additional investment proposed by VCTPL may increase the efficiency and productivity of container traffic at the terminal.

8. In the meanwhile, the VCTPL vide letter dated 12 May 2003 has pointed out a typographical error in Section 1.1. Note 4 of the proposed Scale of Rates wherein one of the activity lift on/off at CY (using transfer crane) and loading/unloading to/from customers' vehicle is included instead of its incorporation as notes under Section 1.3. It has proposed to modify the relevant notes and in this context it has furnished the revised proposed (draft) Scale of Rates.

9.1. Subsequent to the joint hearing, the concerned users have filed written submissions for setting interim tariffs for the VCTPL till finalisation of the rates by this Authority. The CSLA suggested that interim rates with suitable adjustments to the (then) existing VPT rates. It had also suggested that gantry crane charges be fixed at \$ 16.54 for 20'. It has also suggested a rate for Rs.500/- for transport from/to CY and Rs.800/- for loaded container transportation from/to railway yard.

9.2. The SCI agreed that the interim tariff for the VCTPL may be fixed on the basis of the CCTL tariff minus 10% for quay side operations. The VSAA has also endorsed the views expressed by the CSLA.

10.1. As decided in the joint hearing, the VCTPL was given a personal hearing on 26 and 27 May 2003 at the office of this Authority to explain their proposal in details with particular reference on various points raised by the users. A representative of VPT was also present.

10.2. In this hearing, the VCTPL agreed to the request of the users for fixation of interim rates benchmarking it at 10% less than the CCTL tariff; and accordingly, it has submitted a proposal for fixation of interim rates for a period of 3 months.

10.3. The proposed interim rates are 10% less than CCTL or its earlier proposed rate whichever is lower with an exception for a few tariff items. The VCTPL has furnished explanation for the deviation in this general approach as stated below and requested the Authority to consider the proposed interim tariff.

- (i). There was a typographical error in original proposal relating to tariff for transport of ICD containers. It has requested to consider rate of Rs.1800 for this item as per the financial projection as against Rs.1200 indicated in its original proposed SOR. It has substantiated its claim by pointing out that the charges for ICD container at the CCTL including the charges levied by the CONCOR amount to Rs.2900 (i.e. Rs.1050 as prescribed in the SOR of CCTL + Rs.1100 levied by CONCOR for handling the container + Rs.750) as against its proposed rate of Rs.1800 for a 20' container.
- (ii). Certain services like Pre Trip Inspection (PTI), rebates for use of ships gear are used, additional services like direct loading and LILO, reshuffling, etc., are not offered at the CCTL. These are optional services provided by it to the trade and hence the rates proposed by it may be considered.
- (iii). The charges for removal of garbage and charges for supply of fresh water are proposed same as the charges approved by the Authority in the VPT Scale of Rates in absence of any tariff for these services in the CCTL tariff manual.

11.1. Since the case had not matured for final consideration and the VCTPL planned to commence the operation by 11 June 2003, this Authority had passed an Order on 5 June 2003 approving the interim Scale of Rates for container handling at VCTPL. The interim rates proposed by the VCTPL were accepted except some minor modification as given below:

- (i). The typographical error as admitted by the VCTPL in the original proposal for transport of ICD container was approved at the tariff level considered in the financial projection i.e. Rs. 1740 for 20' laden container (as against Rs.1800 as stated by the VCTPL) and Rs.870 for 20' empty container.
- (ii). Rounding off the bill to next higher rupee on the grand total of each bill has been prescribed in line with the provision prescribed at the CCTL, PSASICAL and other major ports.
- (iii). Proposed premium of 50% on hazardous /over dimensional container has been modified to the level of 25% premium in line with the tariff prescribed at the CCTL.

11.2. The interim rates are to remain valid till 15 September 2003. With reference to the direction of this Authority to submit an alternate revised proposal, the VCTPL vide its letter dated 14 July 2003 and 6 August 2003 has stated that the investment figures have not been firmed up since the procurement of equipment is still continuing. Hence, it is not feasible to firm up the investment figures at this stage. Break up of operating costs is also not available as operations have commenced very recently on 26 June 2003.

11.3. It has admitted that in the absence of actual costs it is difficult for the Authority to accord approval to the rates proposed as per its original application. However, in view of the recent trend of fall in the exchange rate of US dollar as against the Indian rupee, it has requested the Authority to consider quay crane charge and transportation charge from/to CY and lift on/lift off (i.e. Section 1.1 (a) and (b) and charges for transshipment container (i.e. Section 1.2) as per its original proposal.

11.4. The VCTPL has also requested to incorporate rates proposed for a few optional service and to include a proposed provision about giving it discretionary powers to offer volume discount to the trade on non-discriminatory basis. Apart from this modification, no other change in the interim Scale of Rates approved by this Authority is suggested.

12. A copy of the revised proposal of the VCTPL was forwarded to the VPT and the concerned users seeking their comments. The SCI has furnished its comments.

13. Another joint hearing in this case was held on 19 August 2003 at the VPT premises in Visakhapatnam. At the joint hearing, the VCTPL, VPT and the concerned users have made their submissions.

14. At this joint hearing, the VCTPL made a presentation stating that at the interim tariff approved by this Authority the IRR will be unsustainable and has therefore requested to consider an upward revision in the tariff. The VSAA have filed a written submission reiterating the argument made by them during the joint hearing.

15.1. The VCTPL has subsequently furnished clarification with reference to various arguments put forth by the SCI and the CSLA during the joint hearing. Some of the main points are summarised below:

- (i). As regards evidence about seal fixing, it is clarified that tally sheets are issued to all the lines with number of seal affixed if any. For a similar service, the CCTL charges Rs.200 per seal per container as against Rs.100/- proposed by it.
- (ii). The difference between change of container status and, change of shipment status has been explained. The former service involves change in documentation whereas the latter involves change in the shipment status like local, ICD, transshipment containers, etc. and also involves yard side activities as consequence of rearrangement. Both the charges are penal charges to ensure operational efficiency at the terminal.
- (iii). The PTI is a full and proper pre-trip inspection carried out for reefer containers whereas the run test is primarily a check on whether the reefer is in a working condition. The PTI involves plugging the reefer for almost 12 hours as against 4 hours for the run test.

15.2. In the light of the argument made by the various users in the joint hearing, the VCTPL has submitted its final revised proposal also. In the final revised proposal, the VCTPL has proposed the interim rates as approved by this Authority to continue subject to a modification for a few items as stated below:

- (i). Section 1.1 (a) and (b) - Quay crane charge and transportation charge for foreign-going vessel are proposed at the tariff level existing at the CCTL. No change is, however, proposed in the coastal vessel rates for these items. The rates proposed for foreign-going vessel vis-à-vis the interim rate and the CCTL rates for the relevant section are tabulated below:

1.1. STEVEDORAGE FOR IMPORT AND EXPORT CONTAINERS

		Interim rate		Revised rate		CCTL rate	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(a).	Quay Crane Charges - Loaded and Empty	US \$ 15.75	US \$ 23.63	US \$ 17.50	US \$ 26.25	US \$ 17.50	US \$ 26.25
(b).	Transport to CY from quay and vice versa and Lift - on/Lift-off - Loaded - Empty	Rs.945 Rs.468	Rs.1418 Rs.702	Rs.1050 Rs.520	Rs.1575 Rs.780	Rs.1050 Rs.520	Rs.1575 Rs.780

- (ii). Rates are proposed for a few additional optional services like fixing of seal, fixing / removing of hazardous sticker, reefer run test, precooling of reefer container, on wheel customs inspection, plugging / unplugging of reefer containers and non-declaration / mis-declaration of hazardous container as stated earlier which do not exist in the interim Scale of Rates. These services are provided on request of the trade. The proposed rates are being levied provisionally, therefore, approval of the Authority has been sought from the date of commencement of the operation for these new services.

The charges proposed for non-declaration/ mis-declaration of hazardous container has been reduced from Rs.5000/- to Rs.3000/- in line with the request from Trade.

- (iii). For the purpose of clarity, the existing clause (ix) under 2.General of the interim Scale of Rates is proposed to be modified to state that the 25% premium in case of hazardous and over dimensional containers shall be levied over and above the applicable handling charges including wharfage charge.
- (iv). To incorporate provision under Section 1.14 stipulating that it can at its discretion offer volume discount to the trade on a non-discriminatory basis to attract traffic and to avail discounts even on its proposed promotional tariff.

15.3. The income at the revised tariff proposed is estimated at Rs.811 lakhs and Rs.1164 lakhs for the years 2003-04 and 2004-05. The VCTPL has not proposed any change in the other estimates furnished earlier.

15.4. The VCTPL has requested to consider the revised proposal as a promotional tariff with a validity of not more than one year.

16. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available at our website www.tariffauthority.org.

17. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The VCTPL has been awarded on 11 September 2001 the licence for developing, operating and managing the container terminal at the Visakhapatnam Port. The VCTPL has commenced operations on 26 June 2003. The VCTPL has filed its application for fixation of tariff in February 2003 well before commencement of its operations. This proposal was processed following the usual consultation process adopted by the Authority. The VCTPL could not furnish many details on cost and investment aspect of the project. In this backdrop, this Authority had approved an interim tariff arrangement, as requested by the VCTPL, benchmarking it at 10% less than the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) tariffs with a few exceptions. Even though the VCTPL could not furnish some vital cost details, primarily due to lack of availability of validated estimates and some of its investment decisions are yet to be firmed up, they are to be complimented for the sincere efforts made by them to present a very transparent case and furnish the requisite information on most of the points raised by us. It is also to the credit of the VCTPL for revising their initial proposal to accommodate many of the demands made by the users.
- (ii). One cannot miss the most striking feature of proposal – very low volumes and high investments. This Authority usually follows a cost plus approach of tariff setting where all admissible cost and permissible return on capital are reckoned to decide the tariff level. This approach is not found very reasonable in the VCTPL case, at least in the initial phase of operation, because allocation of fixed costs and return on investment are to be made over a very low volume of traffic. This will push up the tariff to such a level which will make this terminal uncompetitive. The VCTPL also realises this position. It had originally proposed tariff at which level there will be a loss of Rs.20.97 crores for 2003-04 and Rs.19.41 crores for 2004-05 after accounting

all costs, as estimated by them, and return on equity adjusted to capacity utilisation. Nevertheless, the tariff level proposed by the VCTPL was found to be higher than the tariff level at neighbouring container terminals. In the absence of validated cost details and, even if they are available, the constraints of applying cost plus model given the low volume of traffic in the initial phase and also recognising the fact admitted by the VCTPL that they will compete with the CCTL for traffic, it has been considered most appropriate to benchmark the tariff for VCTPL against the existing tariff at the CCTL. When volumes pick up justifying the investment made, tariff at VCTPL can be fixed with reference to its own costs.

- (iii). The SCI has suggested that the tariff should not be benchmarked against the CCTL tariff but must be based on a justified proposal of the VCTPL. It will undoubtedly be more appropriate to go by the terminal operator's costs themselves and fix tariffs with reference to admissible and reasonable costs. In the instant case for the position explained above, this approach is not found to be reasonable and appropriate. It may be relevant to mention that the (then) existing JNPT rates and the (then) existing CHPT rates were allowed to be adopted by the NSICT and the CCTL respectively when they commenced the operations. Likewise, when PSASICAL commenced its operations, it was allowed to adopt the (then) existing tariff of CHPT. The CSLA has contended that the existing VPT rates may be applied at the VCTPL. It may be relevant to mention that the existing VPT operations do not compare with the operations proposed by the VCTPL, it is, therefore, not appropriate to require the VCTPL to adopt the existing VPT rates.

Besides the facts that the CCTL is the neighbouring port and the VCTPL expects to be in competition with the CCTL, all the users have also compared the proposed tariffs with the CCTL.

- (iv). As has been mentioned earlier, the VCTPL itself has not proposed rates to cover the entire cost and return. The rate proposed by the VCTPL in the revised proposal are 10% less than the CCTL tariff level except for quay crane and transportation charge which proposed are at the existing CCTL rate. Despite the fact that modification of its cost statement after considering the admissibility and reasonableness of the cost estimate may not be significant to arrive at the tariff, it is necessary to deal with some of the cost items to explain the correct position so that any confusion in future about the admissibility of these cost items can be avoided.
- (v). The container traffic handled by the VPT is 21517 TEUs for the year ended 31 March 2002 and 25000 TEUs are expected to be handled during the year ended March 2003 as reported by the VCTPL. As against this level of throughput, the traffic projected by the VCTPL are 34000 TEUs and 48000 TEUs for the first two years of operation after taking into consideration the current container traffic handled at the port and the traffic forthcoming with the advent of the modern container terminal. In the absence of any other basis to verify the traffic projections, and hence the income projections, the estimates furnished by the VCTPL are relied upon. If this approach seems to have given undue advantage to the terminal operator, at the time of next review of tariff, any undue benefit accrued to him will be set off against future revision in tariff. The income estimate is, however, modified slightly with reference to the current rupee – dollar disparity.
- (vi). One of the cost elements considered by the VCTPL is royalty payable to the VPT @ Rs.50.00 per TEU which works out to Rs.17 lakhs and Rs.24 lakhs in the first and second year of operation year as per the CLA terms. It has requested to consider this element as item of cost on the ground that the net present value of the royalty payable to the VPT as per the terms of the CLA will remain at Rs.50 per TEU only through out the concession period and that this item was allowed while fixing the tariffs of the NSICT.

The NSICT was the first private terminal for which this Authority had fixed the tariffs. This item was allowed as an item of cost at that point of time as the issue about admitting the revenue share/ royalty came for a close scrutiny subsequently in the

CCTL case. For stated reasons, it was decided not to allow 'revenue share' as a cost element for fixation of tariffs in the CCTL case. Applying the principle set in the CCTL case, this Authority did not admit royalty payment by the PSA SICAL to the TPT as item of cost while fixing its tariffs in September 2002. Incidentally, the Government has recently in July 2003 issued a policy guideline to all the major ports clarifying that the revenue share/royalty payment shall not be factored into as cost for fixation/revision of tariff.

There is no extraordinary circumstances projected to emerge in the VCTPL case, warranting an exceptional treatment by deviating from the decision already taken. This item is, therefore, excluded from the cost statement furnished by the VCTPL.

- (vii). The repairs and maintenance costs estimated by the VCTPL are on the higher side in comparison with the level of maintenance cost prescribed in the CLA as a percentage of the cost of asset. The VCTPL has clarified that the percentages shown in CLA towards maintenance cost are for new equipment whereas the equipment provided by it in the initial phase are second-hand. The CLA does not distinguish between old and new equipment as regards the maintenance cost of the asset. The percentage maintenance cost stipulated in the CLA is a fixed rate which does not vary with ageing of equipment. Since a specific provision for estimating repairs and maintenance cost is already stipulated in the CLA, the estimates furnished by the VCTPL is required to be revised / moderated in line with the CLA terms. An escalation factor of 5% over the previous year estimate is, however, allowed for the second year of operation as assumed by the VCTPL.
- (viii). Another element included in the cost statement is management expense of Rs.100 lakhs to be incurred for the initial period of first five years to attract trade. The VCTPL has clarified that this cost element is an additional marketing expense for short video films, web site creation, extensive traveling for road shows, etc., and is an unavoidable cost for a start up terminal to achieve the projected throughput and hence should be allowed in tariff computation. It cannot be denied that the benefit of this extensive marketing during the initial five years will be reaped over a longer period of time. In any case, there is no justification to totally burden the existing business for making efforts to attract more volumes. Nevertheless, considering the high investments and low level of volumes at present, it may be inevitable to launch an extensive marketing drive so that capacity created can be optimally utilised. The being so, it is found appropriate to amortise the management expense of Rs.100 lakhs each estimated to be incurred during the years 2003-04 and 2004-05 over the remaining life of the project.
- (ix). Preliminary expenses are reported at Rs.623 lakhs and upfront fee of Rs.319 lakhs has been paid to the VPT as per the terms of the CLA. These expenses are proposed to be written off in the initial 10 year period. The preliminary expense and upfront payments are relevant for the project and, therefore, it is found reasonable to spread such expenditure over the entire period of licence instead of loading the burden on tariffs in the initial period. A similar approach was adopted in the case of the CCTL and the PSA SICAL also.
- (x). Insuring the assets is a requirement under the CLA and the insurance premium is estimated at 151 lakhs for the year 2003-04. The VCTPL has clarified that this figure is an estimation only and is based on the cost obtained from the neighbouring ports. It may be relevant to mention that the actual cost incurred for this purpose at the NSICT and the PSA SICAL is in the range of 0.35% to 0.40 % of the book value of the asset. The insurance cost estimated by the VCTPL at 1.68% of the cost of the asset, therefore, appears to be on the higher side. The estimate of insurance premium is moderated to 0.50% of the cost of the asset taking a liberal view. In any case, the position will be reviewed later on based on the actuals available.
- (xi). There is a dispute between the VCTPL and the VPT as regards the lease rentals. It is observed that the area proposed to be allotted as per the terms of the CLA and the actual land allotted by the VPT to the VCTPL are different and the reasons for this

deviation are not explained. The VCTPL contends that lease rental is not payable on 49800 sq. mtr. of back up area since it has already paid Rs.3.19 crores as upfront fee for licensors assets which includes back up area of 49800 sq. mtr. The VCTPL has, however, accepted that lease rental is payable on the additional back up area but, the rate considered by the VPT as per the port Scale of Rates @ Rs.3450 per 100 sq. mtr is not acceptable. Further, the VCTPL states the one years rent as security deposit and one year rent as non-refundable premium are also not payable in its case since it is governed by a separate CLA which does not mention anything in this regard. The VCTPL has, however, made the payment of Rs.56.75 lakhs towards lease rentals to the VPT under protest. It has also paid the security deposit and non-refundable premium to the VPT under protest as demanded by the port, however, these two items are not included in the cost statement submitted by the VCTPL. Both the parties have decided to refer the matter to an independent arbitrator as per the dispute resolving mechanism envisaged in the CLA. The actual position of this liability VCTPL can be assessed only after completion of arbitration proceedings. Subject to this, the estimates furnished by VCTPL in this regard are accepted in this analysis.

- (xii). The CLA stipulates that on expiry of the licence period, the licensor shall pay for and acquire the whole of the undertaking's assets and liabilities at a price equal to the aggregate of the fair value determined by an independent expert and the termination payment as per the terms of the CLA. The VCTPL has not indicated clearly about the terminal payment to be received from the VPT in the terminal year of license. It has, however, indicated the depreciated book value of the container handling equipment at the end of the project period at Rs. 2977 lakhs. In the absence of any detailed figures, the receipt of depreciated value of the equipment at the 30th year at Rs. 2977 lakhs is annualised over the entire period of the project by discounting it at the rate of 11.5%. The discounting rate of 11.5% to arrive at the net present value at the end of each year has been applied bearing in mind the prevailing PLR rates of commercial banks. It is noteworthy that this approach has been adopted in the CCTL case also where a similar provision is available in the CLA.
- (xiii). Considering return on equity in this case at this juncture is only theoretical in view of the operating deficit position. Nevertheless, it becomes necessary to point out that the investment planned by the VCTPL on the equipment widely differs from the terms specified from the CLA. As per the CLA, RMQCs are to be deployed during the third phase when the throughput level reaches 1 lakh TEUs. As pointed out by the VPT itself, 2 numbers of reach stackers, 8 numbers of tractor trailers are to be deployed in the 1st year of operation and 1 Harbour mobile crane during the 2nd year of operation at a total cost of Rs.22.44 crores as per the terms of the CLA. As against this plan, the VCTPL has proposed to invest Rs.58.92 crores on equipment, for a throughput projection of 34000 and 48000 TEUs in the first two years of operation. The VCTPL has also not furnished any documentary evidence to substantiate Rs.28.19 crores proposed to be incurred for civil works. The VCTPL has merely stated that the investment in the container handling equipment is envisaged from the first year of commercial operation in order to attract traffic and to provide better service to the trade.

The volume projected by the VCTPL is not found to justify the investment proposed to be made in excess of the level envisaged in the CLA. The VCTPL has itself admitted that the cost of operation is high in comparison to the CCTL due to low volumes. The VPT has also not categorically confirmed that investment proposed by the VCTPL is reasonable. The VCTPL and the VPT, however, expect that with the proposed investment the efficiency of the terminal will improve and they will be able to attract container traffic to the Visakhapatnam port. Only if volumes build up to justify the capacity created, this Authority will be in a position to consider investments made in excess of the limits prescribed in the CLA for allowing return. The return even on investment made in terms of CLA will be regulated according to capacity utilisation.

The VCTPL was requested to confirm the residual life of the second hand assets procured by it. The VCTPL has clarified that the second hand cranes procured have

been evaluated by the Engineers of the Joint Venture Company and the Government approved Chartered Engineers. The VCTPL has not furnished any certificate to validate the residual life of the preowned equipment.

The VCTPL was requested to review the estimate of working capital recognising the fact that port tariff are generally collected in advance before providing the services. The VCTPL has clarified that since it is a start up terminal the throughput in the initial years is low; the advance recovery of container handling charges will not be adequate to meet the fixed and variable expense in full and hence there is a need for working capital. Though the argument of the VCTPL appears to merit consideration, there is no justification for providing two months' expenditure as working capital. In any case as stated earlier return on equity is not relevant in view of the deficit position reflected even at the operating level.

- (xiv). Subject to the discussion above, the cost statements have been modified. The modified cost statement is attached as **Annex- I**. The modified cost statement discloses a revenue deficit of Rs.15.79 crores and Rs.13.45 crores for the years 2003-04 and 2004-05 respectively before considering return on equity.
- (xv). As stated earlier, the VCTPL in its revised proposal has agreed to continue with the interim rates approved by this Authority with an exception for two items. The quay crane charge and transportation charge are proposed at the level of the CCTL tariff.

There is a demand from the user side to make this interim arrangement as the final tariffs for the VCTPL at least for the initial period. The SCI and the INSA pointed out that the transportation charge should be less than the CCTL tariff if the quay crane is fixed at the CCTL level in order to ensure that the overall cost is less than the CCTL.

It may be relevant to mention that even at the proposed rates the VCTPL is not in a position to recover its operating cost. Since market based rates are considered in this case instead of the usual cost based rates and the increase sought in the two tariff items with reference to the interim rates adopted earlier is not of very high order, this Authority is inclined to approve the (revised) proposal of the VCTPL.

There can be an argument that the scale of operations and investment at the CCTL are much higher than those envisaged at the VCTPL; and, therefore, adopting CCTL tariff at the VCTPL may not be appropriate. The reasons for adopting CCTL rates have been explained in detail earlier in this analysis. Further, the deficit depicted by the cost statements at the adopted rates clearly evidence that no undue financial advantage is allowed to accrue to the VCTPL because of the decision to benchmark its tariff against the existing CCTL rates.

- (xvi). The VCTPL has also proposed tariffs for a few additional services like fixing of seal, fixing / removing of hazardous sticker, reefer run test, pre-cooling of reefer container, non-declaration / mis-declaration of hazardous container, etc., which do not exist in the interim Scale of Rates. These services are provided at the request of the trade as stated by the VCTPL. The rate proposed for non-declaration and mis-declaration of hazardous container has been subsequently reduced from Rs.5000 to Rs.3000 as suggested by the CSLA.

The SCI has requested to clarify the charges proposed to be levied for 'per trip inspection' and 'reefer run test' provided to reefer containers. The VCTPL has explained that both are optional services and pre trip inspection is a comprehensive checking whereas refer run rest is only a preliminary check. This differentiation is maintained to allow only that extent of service as may be required by a user.

Likewise, the VCTPL has offered clarification to the point raised by the SCI about 'change of container status' and 'change of shipment status'.

Since the rates falling in this category are for miscellaneous services and on the request of users at that, this Authority has no reservation to approve the proposed rates.

- (xvii). A premium of 50% was earlier proposed for hazardous container. In the interim rate approved by the Authority, the premium was reduced to 25% in line with the tariff applicable at the CCTL. The VCTPL in its revised proposal have requested to modify the provision stipulating that the levy of premium on hazardous container will be over and above the applicable handling charge including wharfage charge for the respective container. The interim rate is approved based on the existing provision in the CCTL. It is noteworthy that this premium is approved to be levied only on the handling charges at the CCTL. At the PSA SICAL also, 25% premium is approved to be called over the handling charges. In view of this, no modification in the prescription in this regard made in the interim Scale of Rates of the VCTPL is necessary.
- (xviii). The SCI has pointed out that for conversion of dollar denominated tariff into rupee terms the exchange rate as declared by the State Bank of India or any Schedule Bank must be considered. Since a common Order specifying the methodology for conversion of dollar denominated tariffs into rupee terms has already been passed by this Authority, the same provision is incorporated in the VCTPL Scale of Rates.
- (xix). The SCI has pointed out that in case of levy of penal interest on delayed payments, the delay in payment should be counted after 15 days and not 10 days. It may be relevant to mention that this Authority has passed a common adoption Order specifying provision for payment of penal interest which is uniformly being applied at all the ports / private terminals. The VCTPL has correctly included the approved provision in its proposed SOR. That being so, the point raised by the SCI is not found relevant for consideration in the VCTPL case.
- (xx). The VSAA has requested that the tariff for the container carried in coastal vessels may be reduced by 33% to attract trade in line with the differential provided by the major port trust on the coastal vessel. In line with the Government policy to encourage coastal shipping, this Authority has been allowing 30% concession to the coastal vessels in the vessel related charges. The matter of allowing concession to coastal cargo has already been considered by this Authority commonly for all the ports and it was decided to limit the concessions only to vessel related charges. That being so, the request of the VSAA for concession in container handling charges applicable to coastal vessel cannot be considered.
- (xxi). The VCTPL has also proposed to incorporate a provision that it can at its discretion offer volume discount to the trade to attract traffic. It may be relevant to note that as per the tariff setting arrangements envisaged in the Statute, the rates prescribed by this Authority are only ceiling levels in the case of Private Terminals; and, they have a discretion to levy charges at a level lower than the prescribed rates. That being so, it is not found necessary to prescribe a separate provision in the Scale of Rates of the VCTPL allowing discretionary powers to it to offer volume discount scheme.

While this discretion may be exercised by the VCTPL based on its commercial considerations, it may be more reasonable to prescribe a specific volume discount scheme in the Scale of Rates so that a minimum level of discount will be available uniformly to all users who fulfil the stipulated conditions. It is noteworthy that such volume discounts are prescribed in the Scales of Rates of the JNPT, NSICT and the PSASICAL.

- (xxii). This Authority generally allows a tariff validity cycle of two years. Since the entire proposal has been formulated by the VCTPL based on projections, estimates and assumptions, and only an adopted tariff structure is considered the VCTPL has requested to consider a tariff validity period of one year only.

The suggestion for such reduction in review period will not only eliminate the uncertainty in the costing details but also provide an opportunity to the VCTPL to adjust tariffs at an early date with reference to actual performance and financial data.

It is found to reasonable to allow the tariff fixed now to continue till 31 March 2005. This decision is reached bearing in mind the possibility of having by then the accounts of the VCTPL for the periods ending 31 March 2004 and 31 March 2005 so that tariffs can be reviewed at the end of the validity period more meaningfully with reference to actual financial and operational data.

It may nevertheless be clarified that, for good reasons, this Authority is willing to entertain a proposal for revision (even) ahead of this schedule.

18.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates of the VCTPL attached as **Annex - II**.

18.2. This revised Scale of Rates will come into effect from 16 September 2003.

A.L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2003-Exty.]

Annex- I

Cost statement of Visakha Container Terminal Private Limited

		Rs. In lakhs			
Sr. No.	Particulars	Revised proposal of the VCTPL		Modified statement	
		2003-04	2004-05	2003-04	2004-05
	Container Throughput (in Teus)	34000	48000	34000	48000
I.	Operating Income				
	(i). Income from Container Operations	639	901	627	885
	(ii). Income from ICD Rail Yard Operations (differential)	14	61	14	61
	(iii). Other Income	160	202	153	194
	Total Income (I)	813	1164	794	1140
II.	Operating Cost				
	Salaries and Wages	272	301	272	301
	Rent for Back-up Space	63	69	57	60
	Fuel & Electricity	130	153	130	153
	Repairs & Maintenance	384	403	265	278
	Insurance	151	151	46	46
	Royalty	17	24	-	-
	Marketing Cost	19	27	19	27
	Management Expense	100	100	3	7
	Administrative Expenses	19	27	19	27
	Amortization of Upfront Fee & Pre-Operative Expenses	94	94	31	31
	Depreciation	714	714	714	714
	Total Operating Cost (II)	1964	2064	1557	1643
III.	Surplus	-1151	-899	-763	-503
	Finance Cost				
	Interest on Long Term Debt	808	836	808	836
	Bank Guarantee Charges	11	11	11	11
	Total finance cost	819	847	819	847
	Less: Credit back of the amount receivable at the end of the project period			3.80	4.20
V	Net deficit before considering return on equity	-1970	-1746	-1579	-1345

Annex-II**VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**
SCALE OF RATES**DEFINITIONS AND CONDITIONS**

This Scale of Rates sets out the charges payable to Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) from time to time for the use of services and facilities provided by Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL).

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **"Container"** means any freight container complying with all relevant prevailing ISO standards. Generally, it is designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes without intermediate reloading; fitted with devices permitting ready handling and with unique identification numbers and markings.
- (ii) **"Per Day"** means per calendar day or part thereof.
- (iii) **"Per Shift"** means per period of 8 hours.
- (iv) **"Port"** means the Visakhapatnam Port Trust (VPT) whereas **"Terminal"** means the Container Terminal, now or hereafter operated by Visakha Container Terminal Private Limited.
- (v) **"VCTPL"** means Visakha Container Terminal Private Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (vi) **"Reefer"** means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require refrigeration.
- (vii) **"Transshipment Container"** means container discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on another vessel declared on a transshipment manifest with the ultimate port of destination marked on the container lodged with the VCTPL prior to or at the time such a container is placed in its custody.
- (viii) **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ix) **"Foreign Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (x) **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xi) **"Over Dimensional Container"** means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (xii) **"FCL"** means Containers said to contain Full Container Load.
- (xiii) **"ICD"** means Inland Container Depot.
- (xiv) **"LCL"** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (xv) **"Shut Out Container"** means a container, which has entered in to the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- (xvi) **"Tonne"** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- (xvii) **"VIAN"** means Vessel Identification Advise Number.

2. GENERAL

- (i). (a). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (ii). Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- (iii). Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Banks prevalent on the date of entry of the vessel into the Terminal (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for re-conversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (v). (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the VCTPL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 16% p.a. The penal interest will apply to both the VPT and the port users equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the VCTPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (vi). Where charges are payable by the agent or owner of the vessel, or the agent or owner of the container, VCTPL shall be informed in advance of any change of agency or ownership of the vessel or container including the name and address of the new agent or owner. For the purpose of this paragraph, the change in agency shall be effective from the date such notification is received by VCTPL or such later date if VCTPL had been notified in advance.
- (vii). Except in the case of charges on storage of containers, all charges for containers more than 20 feet and up to 40 feet in length will be 150% of the rates applicable to containers not exceeding 20 feet in length. Charges for containers more than 40 feet and up to 45 feet in length will be 200% of the rates applicable to containers not exceeding 20 feet in length.
- (viii). A premium of 25% will be levied in case of Hazardous cargo containers/Overdimensional Cargo Containers over the applicable handling charges prescribed for respective categories of containers.
- (ix). The charges prescribed in the Scale of Rates are exclusive of all applicable taxes. All applicable taxes will be collected at actuals.

3. APPLICATION

- (i). Import and Export rates shall apply when:
- (a) a loaded or empty container is discharged from a vessel, moved and stored in the container yard and eventually delivered out of VCTPL; or b) a loaded or empty container is received at VCTPL yard, moved and stored in the container yard and eventually is shipped.
- (ii). Transshipment container rates shall apply to a loaded or empty container when it is discharged from the first carrier onto VCTPL's premises and remained in the custody of VCTPL until it is transhipped in its original status by VCTPL to a nominated second carrier.
- (iii). Re-export container rates shall apply to a loaded container when:
- (a) it is discharged from the first carrier onto VCTPL premises and remained in the custody of VCTPL until it is re-exported;
- (b) it is declared for re-export within 72 hours after discharge of the first carrier is completed; and
- (c) VCTPL is informed of the re-export at least 24 hours before the second carrier berths. Re-export containers shall pay the import and export container stevedorage rates but shall enjoy the same free storage period applicable to transshipment containers if they meet the above conditions.
- (iv). Reshuffling rates shall apply whenever a container has to be shifted in the yard upon the customer's request.

SECTION - I

1. CONTAINER OPERATIONS**1.1. STEVEDORAGE FOR IMPORT AND EXPORT CONTAINERS**

		Foreign-going Vessels		Coastal Vessels	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(a).	Quay Crane Charges - Loaded and Empty	US \$ 17.50	US \$ 26.25	Rs.756	Rs.1134
(b).	Transport to CY from quay and vice versa and Lift - on/Lift-off - Loaded - Empty	Rs. 1050 Rs. 520	Rs.1575 Rs.780	Rs. 1050 Rs. 520	Rs.1575 Rs.780
(c).	Transport of ICD containers from/to Rail Yard and Lift - on/Lift-off at - Loaded - Empty	Rs. 1740 Rs. 870	Rs.2610 Rs.1305	Rs. 1740 Rs. 870	Rs.2610 Rs.1305

Notes:

- (1). The charge for containers in cases of 'foreign arrival' and 'foreign departure' will be in dollar terms.
- (2). The charge for containers in cases of 'coastal arrival' and 'coastal departure' will be in rupee terms.
- (3). Services in the case of item no. (a) above include handling by quay crane and lashing/un-lashing.
- (4). Services in the case of item no. (b) above includes transport to and from the quayside, lift on at CY for storage or vice versa and landing and loading the container from or to customer's vehicle.
- (5). Services in the case of item no. (c) above includes transport to and from the quayside, lifts at CY for storage and for transport to rail yard and loading the container to rail or vice versa
- (6). Export Containers have to be delivered to VCTPL at least 6 hours before berthing of the Vessel to be accepted for loading.

1.2. STEVEDORAGE FOR TRANSHIPMENT CONTAINERS

Foreign-going Vessels (in US\$)		Coastal Vessels (in Rs.)	
Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
17.10	25.65	821	1231

Notes:

- (1). Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport and, lifts, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, VCTPL and shipping line.
- (2). Any Transshipment Container delivered out of VCTPL by road or rail shall be charged the import/ export container rate.
- (3). The above charges apply to the complete cycle of transshipment from discharge from the first carrier to the loading onto the second carrier, including lashing/unlashing charges.
- (4). A shut out charge as per item 1.8 shall apply :
 - (i) if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
 - (ii) if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.

1.3. LIFT ON OR LIFT OFF

		Foreign-going Vessels (in Rs.)		Coastal Vessels (in Rs.)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(a).	Loaded	400	600	400	600
(b).	Empty	200	300	200	300

1.4. HATCH COVER HANDLING FOR ONE OPERATION (both opening and closing)

		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)
(a).	Without landing Hatch Cover on the quay	12.60	605
(b).	With landing Hatch Cover on the quay	31.50	1512

Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSEL (restows)

		Foreign-going Vessels (in US\$)		Coastal Vessels (in Rs.)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(a).	Loaded or empty Container shifted by landing and reshipping	22.50	33.75	1080	1620
(b).	Loaded or empty Container shifted without landing and reshipping	7.65	11.48	367	551

Note:

- (1). No wharfage will be levied on the restow containers and containerised cargo.

1.6 EXTRA MOVEMENT

		Foreign-going Vessels (in US\$)		Coastal Vessels (in Rs.)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(a).	Loaded and Empty	Rs.500	Rs.750	Rs.500	Rs.750

Note:

- (1). Extra movement charges applies when a container is required to be moved by a trailer within VCTPL upon customers request.

1.7. REEFER RELATED AND OTHER GENERAL SERVICES

		Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)
		Per Container	Per Container
(a)	Pre-trip inspection (including the supply of electricity)	20.00	960
(b).	Supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard) per 8 hours or part thereof-		
	- not exceeding 20 feet in length	4.95	238.00
	- exceeding 20 feet in length	7.45	358.00

Notes:

- (1). Services include only plugging / unplugging and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers.
- (2). Pre-trip Inspection of the reefer containers is an optional service and shall be rendered when requested:
- (3). These charges will be applicable for restow reefer containers also.

1.8. CHARGES FOR A SHUT OUT CONTAINER

- (i). Where an Export container or a Transshipment container or a Re-export container is shut out and subsequently delivered out of VCTPL, the following rates shall apply:

		Foreign-going Vessels (in US\$)		Coastal Vessels (in Rs.)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(a).	Loaded and Empty	17.10	25.65	821.00	1231.00

- (ii). Where a container is shut out by one vessel and subsequently shipped via another vessel; or,

- (A) the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
(B) the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.

in addition to the stevedorage charge:

- (a). the charge as per item (a) above shall also apply.
(b). the free storage shall be given to the Container in accordance with item 1.11 from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, store rent shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

1.9. WHARFAGE

		Foreign-going Vessels (in US\$)		Coastal Vessels (In Rs.)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(a).	Per Container	US \$ 0.90	US \$ 1.35	Rs.43	Rs.65
(b).	Per containerised Cargo	Rs.495	Rs.743	Rs.495	Rs.743

Notes:

- (1). The charge for containers in cases of 'foreign arrival' and 'foreign departure' will be in Dollar terms.
- (2). The charge for containers in cases of 'coastal arrival' and 'coastal departure' will be in Rupee terms.
- (3). Wharfage will be charged on all containers including ICDs, transhipment, LCL and FCL and empty containers.

1.10 Additional Charges

		Foreign-going Vessels (in US\$)		Coastal Vessels (In Rs.)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
1.10.	Direct Loading - Loaded and Empty	US\$10.00	US\$15.00	Rs.480	720
1.11.	Reshuffling - Loaded and Empty	Rs.600	Rs.900	Rs.600	Rs.900
1.12.	Trucking - Loaded and empty	Rs.500	Rs.750	Rs.500	Rs.750
1.13.	Change of shipment status - Loaded and empty	Rs.675	Rs.1013	Rs.675	Rs.1013

1.14.	Change of Container Status - Per Container	Rs.100
1.15.	Cancellation of Document - Per EIR	Rs.75
1.16.	One Door Open Charge Per container	Rs.500
1.17	Fixing of Seal (per container)	Rs.100
1.18	Fixing/ removal 'Hazardous Sticker' (per container)	Rs.100
1.19	Reefer run Test (per container)	Rs.500
1.20	Pre-cooling of Reefer Container (per container)	Rs.500
1.21	On wheel Customs inspection (per container)	Rs.400
1.22	Plugging/ Unplugging of Reefer Containers (per container)	Rs.50
1.23	Non-Declaration/ Miss-declaration of Hazardous Container (per container)	Rs.3000

Notes:

- (1). **Direct loading** charge applies when, at the request of customers, VCTPL accepts an export container delivered to the terminal after the prescribed closing time. This charge is in addition to all applicable charges in a normal export cycle.
- (2). **Reshuffling** charge applies when, at the request of customers, VCTPL reshuffles containers in the yard.
- (3). **Trucking** charge applies when, at the request of customers, when the status of a normal container is changed to ICD container.
- (4). **Change of shipment status** charge applies when:
 - (i) a transshipment container in VCTPL premise is changed to an import container;
 - (ii) an import container in VCTPL premise is re-exported;
 - (iii) an export container is delivered out of VCTPL premise; or
 - (iv) a transshipment container is re-nominated to another second carrier more than 8 hours before the berthing of the originally nominated carrier or the re-nominated carrier, which is earlier.
- (5). **Change of container status** charge applies each time the detail of an import or export container is changed after processing by VCTPL.
- (6). **Cancellation charge** applies when EIR is cancelled at the request of customer.
- (7). **"One Door Open" Charge** is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (eg. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.
- (8). **Fixing of Seal**
Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail / road / sea - without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines.
- (9). **Fixing/ removal of 'Hazardous Sticker'**
Hazardous stickers indicating the IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to VCT to undertake the said activity, within the terminal.

(10). Reefer run Test

The reefer run test shall be carried out on the written request of the customer. This includes supply of power and monitoring of the reefer during the run test. The run test includes checking of the working condition of reefer machinery and reporting of the condition to the customer.

(11). Pre-cooling of Reefer Containers

The reefer container shall be pre-cooled to the requested temperature, subject to the container has been inspected and is in working condition.

(12). On-wheel Customs inspection

The on-wheel inspection of a container shall be allowed at a nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No stuffing / destuffing, even partially, shall be permitted within the terminal premises.

(13). Plugging/ Unplugging of Containers

The Plugging / unplugging of reefer containers on board the vessel / train / truck shall be done at the request of the customer.

(14). Non-Declaration/ Miss-declaration of Hazardous Container

The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to VCTPL. The above charges are only for non-declaration/miss-declaration of the hazardous nature of the container.

However, the liabilities and cost towards the consequences arising due to non declaration or miss-declaration shall, however, be on the customer's account.

1.11. CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS**(a) Import - Laden Containers**

		Foreign-going Vessels (in US\$/ Day)		Coastal Vessels (in Rs./ Day)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(i).	first 5 days	Free	Free	Free	Free
(ii).	from 6 to 15 days	2.25	4.50	108	216
(iii).	from 16 to 30 days	4.50	9.00	216	432
(iv).	Beyond 30 days	9.00	18.00	432	864

(b) Export - Laden Containers

		Foreign-going Vessels (In US\$/ Day)		Coastal Vessels (in Rs./ Day)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(i).	first 12 days	Free	Free	Free	Free
(ii).	from 13 to 20 days	2.25	4.50	108	216
(iii).	from 21 to 30 days	4.50	9.00	216	432
(iv).	Beyond 30 days	9.00	18.00	432	864

(c) Empty Containers-Import

		Foreign-going Vessels (in US\$/ Day)		Coastal Vessels (in Rs./ Day)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(i).	first 12 days	Free	Free	Free	Free
(ii).	from 13 to 20 days	2.25	4.50	108	216
(iii).	from 21 to 30 days	4.50	9.00	216	432
(iv).	Beyond 30 days	9.00	18.00	432	864

(d) Empty Containers-Export

		Foreign-going Vessels (in US\$/ Day)		Coastal Vessels (in Rs./ Day)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(i).	first 7 days	Free	Free	Free	Free
(ii).	from 8 to 15 days	2.25	4.50	108	216
(iii).	from 16 to 30 days	4.50	9.00	216	432
(iv).	Beyond 30 days	9.00	18.00	432	864

(e) ICD Containers – Laden & Empty

		Foreign-going Vessels (in US\$/ Day)		Coastal Vessels (in Rs./ Day)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(i).	first 15 days	Free	Free	Free	Free
(ii).	from 16 to 30 days	2.25	4.50	108	216
(iii).	from 31 to 45 days	4.50	9.00	216	432
(iv).	Beyond 45 days	9.00	18.00	432	864

(f) Transhipment/Re-export – Laden and empty Containers

		Foreign-going Vessels (in US\$/ Day)		Coastal Vessels (in Rs./ Day)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
(i).	first 30 days	Free	Free	Free	Free
(ii).	from 31 to 45 days	2.25	4.50	108	216
(iii).	from 46 to 60 days	4.50	9.00	216	432
(iv).	Beyond 60 days	9.00	18.00	432	864

Notes:

- (1). Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading/ delivery/ removal of container.
- (2). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded.
- (3). Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL or ICD container shall loose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.
- (4). Total storage period for shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (5). The storage charges on abandoned containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following condition:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

1.12 CHARGES FOR REMOVAL OF GARBAGE

A consolidated charge of Rs. 3500.00 per truck trip shall be payable for removal of garbage collected on board of ship.

1.13 CHARGES FOR SUPPLY OF FRESH WATER

For Foreign going vessel, US\$ 3.241 per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of US\$16.205.

For Coastal vessel, Rs.108.90 per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of Rs.544.50.

1.14. REBATES :

With the prior permission of the VCTPL authorities, rebates as follows shall be applicable to port users for carrying out the loading/unloading operations of containers using ship's gear when the VCTPL equipment are out of order or not available because they are hired to other user or for any other reason.

Sl. No.	Description	Foreign-going Vessels (in US\$/per container)		Coastal Vessels (in Rs./ per container)	
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length
1.	If the ship's gears are used for loading / unloading containers from ship to shore or vice versa	6.00	9.00	288	432

- No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

SECTION - II**2. OTHER SERVICES****2.1 VISITOR ENTRY PASS**

	Yearly	Monthly	Daily
(a). Per Application	Rs.200	Rs.50	Rs.20
(b). Per Replacement	Rs.50	Rs.50	Rs.20

2.2 VEHICLE ENTRY PASS

Per Entry	Rs.75.00
-----------	----------

2.3 PHOTOGRAPHY

(a). Film Shooting and Photography	Rs.8500 per day
(b). Taking Photographs of Goods Imported / Exported	Rs.425 per day
(c). Taking Photographs of Crews and Others	Rs.215 per day
(d). Videography (related to operational activities)	Rs.2550 per day
